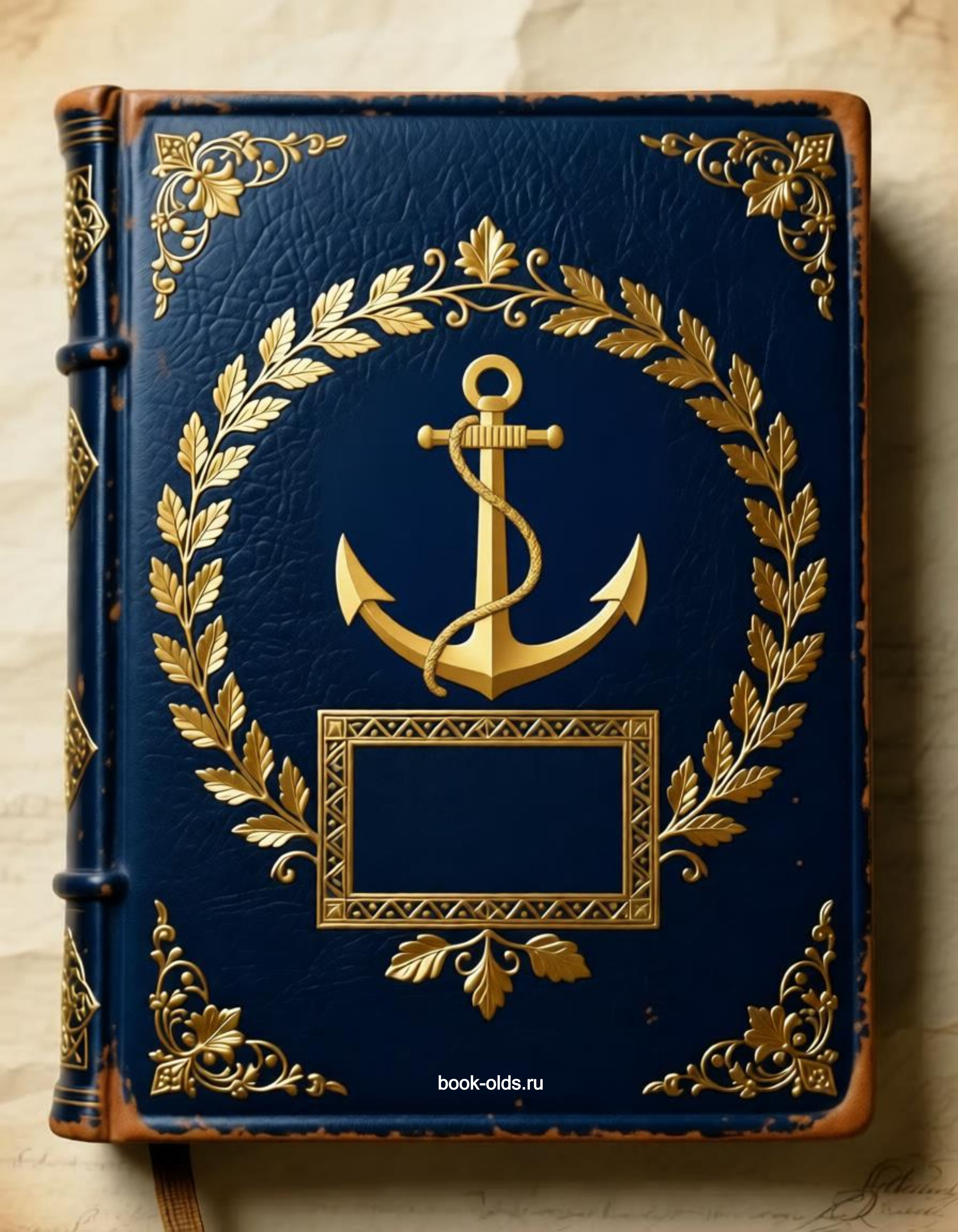

book-olds.ru

М.д.7
Ю.Ш.

Р. С. Ф. С. Р.

Военно-Морская Комиссия по исследованию и использованию опыта войны 1914–1918 г.г. на море.

СБОРНИК

№ 1.

БИБЛИОТЕКА
Ю. М. Шокальского

ПЕТРОГРАД.
10-я Государственная Типография, в Главн. Адмиралтействе.
1920.

Р. С. Ф. С. Р.

Военно-Морская Комиссия по исследованию и использованию опыта войны 1914–1918 г.г. на море.

БИБЛИОТЕКА
Ю. М. Шокальского

СБОРНИК

№ 1.

44664
М.д.7
Ю.Ш.

Библиотека
Географического
Общества
Союза ССР

ПЕТРОГРАД.
10-я Государственная Типография, в Главн. Адмиралтействе.
1920.

Просмотрено и утверждено к печатанию 12 ноября 1920 г.

Редакционная Коллегия.
Комиссар Е. В. Самойлов.

БИБЛИОТЕКА
Ю. Ы. Шокальскаго

СОДЕРЖАНИЕ.

I. Военно-морские исторические Комиссии 1904—5 и 1914—18 г.г. *А. Шталь.*

II. Балтийский флот в период начала мировой войны. *Е. Винтер.*

III. Заградительные операции Балтийского флота у германского побережья в 1914—1915 г.г. *П. Гельмерсен.*

IV. Универсальное вспомогательное судно типа «Эльпидифор». *Н. Новиков.*

V. Развитие типа линейного корабля нашего флота. *А. Колтовской.*

VI. Библиография. *П. Гельмерсен.*

ОТ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ.

Выпуская первый сборник трудов «Исторической Комиссии по исследованию опыта мировой войны на море», Редакционная Коллегия считает своим долгом, во первых, осветить читателям, интересующимся ее деятельностью, характер и состояние работ Комиссии в настоящее время; во вторых, выяснить характер статей, как помещенных в этом сборнике, так и намеченных к опубликованию в следующих книжках сборника.

Основную задачу Исторической Комиссии составляет систематическое и всестороннее, критико-историческое исследование опыта мировой войны на море.

Прежде чем приступить к осуществлению столь громадной и сложной задачи, необходимо было создать отвечающий этой задаче *Архив* войны, то есть прежде всего: собрать в возможно большем количестве от Штабов, Управлений и отдельных частей и учреждений флота и Морского Комиссариата документы и всякого рода *официальные материалы* относящиеся к мировой войне и подготовительному к ней периоду (то есть за время после Русско-Японской войны); пополнить их дневниками, мемуарами, письмами и тому подобными *материалами имеющими частный характер,* принадлежавшими лицам, принимавшим то или иное участие в этой войне. За время своего существования, Историческая Комиссия собрала значительное количество исторического материала; но, несмотря на все ее старания, по многим важным вопросам, до сих пор не удалось еще получить вполне исчерпывающих и документально их освещающих материалов. Стихийный характер, который приняла ликвидация участия России в мировой войне, сопровождавшийся стремительным германским наступлением на Балтийском и Черноморских театрах, затруднил своевременную и планомерную эвакуацию с театра войны в тыл многих архивов морских частей и учреждений. Некоторые такие архивы,

повидимому, вовсе утрачены (например, части архивов Ревельского и Свеаборгского портов); другие пока еще не доступны (архивы Черноморского флота). Большая часть архивов поступила в Историческую Комиссию в хаотическом состоянии; сотрудникам Комиссии пришлось затратить большое количество труда и времени на разборку, систематизацию и приведение в порядок дел таких архивов.

Следующей важной стадией работы Исторической Комиссии явилось составление подробного предметного карточного указателя, хранящихся в Архиве Комиссии дел. Этот указатель дает возможность сотрудникам Комиссии и всем интересующимся лицам тратить минимум времени на подбор исторических материалов, необходимых для исследования какого либо вопроса, относящегося к мировой войне на море или к ее подготовке.

Одновременно с этой работой Редакционная Коллегия разработала подробный план критико-исторического описания и исследования участия нашей морской силы в мировой войне. Составление такого плана потребовало от членов Редакционной Коллегии основательного предварительного знакомства с общим ходом событий на наших морских театрах, как во время самой войны, так и в период подготовки к ней. Естественно, что по мере ознакомления с имеющимися и вновь поступающими в распоряжение Комиссии Историческими материалами, придется частично перерабатывать, дополнять и видоизменять этот основной план работ Исторической Комиссии.

Параллельно с работой над планом, выяснилось необходимость составления *дневника—перечня военных событий*, имевших место на наших морских театрах,—как пособия для дальнейшей работы по критико-историческому описанию войны. Этот перечень, в отношении Балтийского и Черноморского театров, охватывает в настоящее время почти всю войну, но конечно, и в него приходится, время от времени вносить дополнения и изменения, по мере изучения имеющихся и вновь поступающих в распоряжение Комиссии исторических материалов.

Работа Комиссии выяснила также необходимость безотлагательно приступить к стратегическому очерку мировой войны, имеющему целью выяснить причинную и логическую связь между отдельными морскими операциями и общим ходом всей войны. Такой стратегический очерк войны должен стать основой, скелетом для последующей планомерной

работы по критико-историческому исследованию опыта войны. Без такого общего стратегического очерка всей войны мы будем не в состоянии объективно оценить значение и место каждой отдельной операции и делать из нее научно обоснованных выводов.

Установление основного плана для работ Исторической Комиссии и состояние работ по составлению дневника-перечня событий позволило приступить к систематической работе сотрудников Комиссии по критико-историческому описанию подготовке и ведения войны на наших морских театрах. Работа эта, конечно, еще очень далека от своего окончания, срок которого, во всяком случае, должен измеряться годами. Некомплект же постоянных сотрудников, частые смены и отвлечение их к исполнению необходимых по обстоятельствам военного времени обязанностей поставили Редакционную Коллегию перед неизбежной затяжкой в достижении конечного итога работ, т. е. завершения всего критико-исторического исследования и выводов из него.

Выполняя при сказанных условиях, длительную систематическую работу в области критико-исторического исследования подготовки и ведения войны на наших морских театрах, Комиссия в то же время находит, что опыт морской войны, насколько он мог быть подмечен в многочисленных отдельных явлениях самими участниками в них, не должен быть только объектом позднейших исследований, но может быть выявлен и в настоящее время, пока его очевидное значение еще не угасло в памяти современников и не потеряло своего интереса. Поэтому, одновременно с основной систематической работой, Редакционная Коллегия нашла необходимым, в целях скорейшего, хотя бы не полного освещения некоторых, наиболее важных и насущных для Флота вопроса из опыта войны, предложить своим постоянным и временным сотрудникам написать ряд монографий на установленные Редакционной Коллегией темы, пользуясь для сего, как имеемыми в Архиве Комиссии документами, так и личными материалами. В настоящее время Редакционная Коллегия уже располагает рядом таких монографий.

Принимая во внимание с одной стороны естественное стремление личного состава Флота и Морского Комиссариата к скорейшему ознакомлению с работами Исторической Комиссии, хотя и в не вполне законченном виде, и с другой, что опубликование некоторых трудов сотрудников Исторической Комиссии может вызвать участников затронутых в этих

трудах событий на их обсуждение, что в значительной степени будет способствовать конечной и всесторонней объективной их оценке,—Редакционная Коллегия решила периодически выпускать «Сборник Морской Исторической Комиссии», помещая в них, во первых—ряд наиболее полезных в этом отношении монографий, исполненных сотрудниками Комиссии; во вторых,—отдельные части *предварительного* систематического описания событий мировой войны на морских театрах; в третьих—некоторые интересные добытые из Архива Комиссии данные о войне; в четвертых—библиографическую хронику выходящей в России и за границей литературы, посвященной мировой войне.

Редакционная Коллегия горячо приглашает читателей «Сборника Морской Исторической Комиссии» к интенсивному обсуждению на страницах нашего морского журнала «Морской Сборник» статей и монографий, помещаемых в «Сборнике Морской Исторической Комиссии», а также широко предоставляет всем интересующимся вопросами, касающимися мировой войны на море, и желающим работать над ними, право пользования материалами из ее Архива.

ВОЕННО-МОРСКИЕ ИСТОРИЧЕСКИЕ КОМИССИИ.

1904—5 и 1914—18 г.г.

Насколько известно, в морской повременной печати не появлялось никаких указаний или суждений о методологической стороне трудов Военно-Морской Исторической Комиссии по описанию русско-японской войны на море и, быть может, было бы уместно и своевременно коснуться теперь именно с этой стороны части трудов этой Комиссии, относящихся к подготовительному периоду русско-японской войны и высказать несколько замечаний, которые, быть может, будут приняты во внимание при группировке матерьяла и установлении метода предстоящей работы по составлении истории мировой войны 1914—18 г.г. на море.

До выхода в свет I-ой книги Русско-Японской войны 1904—5 г. первые 6 глав ее появились в отдельном тиснении с подзаголовком:

«Подготовка к войне и начало военных действий».

Из них первые 4 главы содержали:

Сравнительный учет морских сил России и Японии перед войной, военно-географическое и военно-статистическое описание морского театра военных действий с указанием мероприятий по оборудованию Артура и Дальнего, ход разработки планов военных действий, главным образом России, состояние русской эскадры перед войной в январе 1904 г. и ход дипломатических переговоров, главным образом за последнюю неделю.

Последние 2 главы были посвящены уже описанию начала военных действий. Эти первые 6 глав целиком вошли в I-ую книгу Русско-Японской войны, выпущенную в 1912 году.

Чтобы уяснить себе задачу этой части работы Комиссии, необходимо установить взгляд на задачу изложения «Подготовка к войне 1904—5 г.» Подготовка к войне в сущности захватывает все функции государственной жизни и для всестороннего изучения подготовки к войне надо остановить внимание не только на военной, политической и финансовой стороне, но и многих других, составляющих духовную и материальную мощь страны.

Ограничивая вопрос рамками лишь военной и военно-политической подготовки, наиболее тесно связанных между собою, необходимо прежде всего дать ясную картину зависимости одной от другой в общем ходе подготовки к войне.

Суживая еще больше вопрос и сводя его к исследованию специально военной или морской подготовки, необходимо осветить все элементы ее, избрав любой метод, лишь бы он сохранял свойства научности — наибольшую проверенность фактов и систематичность изложения, т. е. давал бы отчетливое представление о последовательной цепи мероприятий с выяснением их органической связи и с оценкой последствий в конечном результате.

Подготовка к войне, все равно, предрешенной или ожидаемой, есть процесс замысла и выполнения, есть ход мероприятий систематически выполняемых по определенному плану к достижению определенных целей в определенные сроки, начиная от какого-либо определенного исторического момента, для которого необходимо обрисовать состояние вооруженных сил и положение дел, т. е. состояние внешних отношений, при чем немаловажное значение имеет и внутреннее состояние государства [1]).

---

[1]) Состояние внешних отношений определяется внешними обязательствами и зависимостью, трактатами и договорами, их удобоносимостью и стремлением выйти из рамок договорных условий, т. е. внешней политикой в данный момент.

Таким историческим моментом в отношении последней войны с Японией является 1895 г. и для России если не тот же момент, то 1898 г.,—год занятия Артура и судостроительной программы 1898 г.—мероприятий тесно связанных между собою и направленных к общей вполне определенной цели. Попутно выдвигается вопрос Восточ. Китайской жел. дороги. По этим трем данным выступают очертания грандиозного плана совершенно определенного, и, значит, задача сводится к тому, чтобы проследить выполнение этого плана во всех основных его моментах и об'яснить, в чем заключалась роковая ошибка.

В 1895 г. после Симоносекского договора, которым были сведены на нет результаты Японо-Китайской войны, Япония решила воевать с нами и в течении 10 лет готовилась к войне 1904—5 г.

Поэтому обзор военных, морских, финансовых и политических мероприятий обоих держав должен обнимать указанный 10-ти летний период.

Конечно и этот исторический момент является результатом предшествовавших событий, но если задачей является исторический обзор подготовки именно к данной войне, то указанный момент служит исходной точкой мероприятий в совершенно определенном направлении.

Для этого то момента и должно быть дано состояние сил и положение дел, т. е. стратегическая и политическая обстановки и с него должно начаться уже изложение мероприятий, самого хода подготовки [1]).

Если даже ограничиться областью военно-морской подготовки в ближайшие к войне годы, то все же, чтобы дать о ней ясное представление, следует очертить стратегическую обстановку для некоторого исходного момента, проследить ход меро-

---

[1]) Краткий очерк исторических стремлений в данном направлении является естественным введением к обзору подготовки к войне 1904—5 г. Тогда, быть может, удалось бы выяснить нам план войны, разрозненный и не систематический, которому «что-то» прежде всего помешало связать разрозненные части одной руководящей идеей и привести их к своевременному выполнению. Выяснение этого «что-то» должно бы также найти место исследовании подготовки.

приятий в их органической связи и зависимости по всем элементам подготовки [1]), а именно:

1) Выполнение судостроительной программы со всеми изменениями по составу и сроку готовности, вызванными теми или иными причинами стратегического, политического или экономического характера.

2) Подготовку личного состава в количественном и качественном отношениях для обезпечения будущей эскадры.

3) Заготовление орудий, боевых припасов, угля и пр. для снабжения эскадры.

4) Устройство и оборудование баз, минных и угольных станций, наблюдательных пунктов и заграждений.

5) Сформирование эскадр, отрядов и их передвижения.

6) Обучение эскадры с указанием существовавших тактических приемов и представлений о бое.

7) Изучение противника.

8) Изучение театра военных действий и пр. При таком рассмотрении выступят автоматически не только недочеты самой подготовки, но и пробелы изложения в силу недостаточности матерьяла или иных причин.

Такого систематического изложения мероприятий по подготовке к войне, хотя бы за последние три года перед войной. 1-ая книга (первые 4 главы) не дала.

Эти первые 4 главы 1-ой книги, т. е. то, что было озаглавлено «Подготовка к войне» в первом тиснении, не являются органическим целым.

1-ая глава, дающая дислокацию, сравнительный учет сил, состояние театров и международного положения к началу войны—это есть ничто иное, как стратегическая обстановка *перед началом войны*, являющаяся результатом всей предшествующей подготовки. Но в то-же время она содержит изложение мероприятия по оборудованию Артура и Дальнего с 1898 г. по 1904 г., что следует отнести к подготовке и что должно бы войти во Введение.

---

[1]) В основу которой должно быть положено изложение хода разработки плана войны.

2-ая и 3-я главы озаглавлены «Высшее Командование и план военных действий России и Японии».

Но 3-ая глава излагает, главным образом, окончательные приготовления Японии к войне за последние 3 месяца.

Наконец 4-ая глава нас опять возвращает к состоянию русской эскадры перед войной,—но заглавие опять не соответствует содержанию этой главы, излагающей именно подготовку русской эскадры за последние месяцы.

В отношении достоверности и проверенности фактической стороны, следует заметить, что значительная часть труда изложена словами официальных документов, что придает труду определенный характер официальной версии.

Что касается систематичности изложения, являющейся результатом строго логического развития основной идеи, то принятая форма изложения не дает ясной картины связного ряда мероприятий по элементам военно-морской подготовки, начинаясь в сущности с описания разработки планов военных действий, т. е. с 1901 г. при неясно очерченной обстановке.

Причина тому кроется в неясности самой руководящей идеи и проистекающей отсюда вышеуказанной группировке матерьяла, крайне затрудняющей ориентировку, не давая ответа на множество возникающих при чтении вопросов.

Прежде всего бросается в глаза, что изложение подготовки, т. е. хода мероприятий, начинается с учета и сравнения сил, сосредоточенных на Дальнем Востоке к началу войны. Наличие этих сил является уже результатом подготовки флота, а учет их,—подведение итога всех мероприятий.

То-же самое следует сказать и о международном положении России и Японии перед войной.

Кроме отсутствия органической связи обращали внимание несоразмерность составных частей.

Так дислокации морских сил, международному положению в начале войны, высшему командованию отведено по $^1/_2$—1 странице; тогда как особенно подробно излагается описание Дальнего (вплоть до частей маячного фонаря); движение отряда Виренниуса также страдает излишними подробностями

о работах и повреждениях судов (вплоть до вылетевшей заклепки).

Отсутствие связного изложения, хотя бы за трехлетний период, постепенного выполнения судостроительной программы и последовательного передвижения судов на Восток, отсутствие изложения мероприятий по подготовке личного состава, составляют весьма существенные пробелы.

Между тем развертывание наших сил на Востоке шло одновременно с выполнением судостроительной программы, что немыслимо без подготовки личного состава в количественном и качественном отношениях.

Формулировать общую задачу, поставленную себе автором, при таком крайнем разнообразии содержания, отсутствии органической связи в частях и несоответствии содержания отдельных глав их заголовкам и неясности руководящей идеи всего плана изложения, крайне затруднительно.

Первые 4 главы, не связанные единством основной идеи— могут быть рассматриваемы, как отдельные монографии, а не как нечто органическое цельное, дающее систематическое изложение подготовки к войне за последние 3 года.

В предисловии к 1-ой книге Русско-Японской войны 1904—5 г. говорится, что по принятому плану, описанию действий флота в войну 1904 — 5 г. предшествует обширное введение, обнимающее деятельность и развитие наших морских сил и состояние наших морских баз за десятилетний период до войны с 1894—1904 г.

Из об'явления Морского Генерального Штаба, об открытии подписки на издание Русско-Японской войны, можно было усмотреть, что Введение будет состоять из «Военно-политического обзора событий, предшествовавших войне».

Из приведенных указаний можно было, как будто, вывести заключение, что Введение и будет содержать подготовку к войне в вышеуказанный период, тем более, что этот заголовок исчез из 1-ой книги, озаглавленной «Действие флота на Южном театре от начала войны до перерыва сообщения с Порт-Артуром».

Оставалось ждать Введения, которое должно было осветить столь важную сторону государственной деятельности, как подготовка к войне, для каковой сама война является своего рода экзаменом [1]).

Лишь в 1918 году к концу мировой войны вышло в свет Введение, ч. 1-ая с подзаголовком:

«Русские морские силы на Дальном Востоке с 1895 по 1901 г.

Признавая, что успех в военных действиях на море зависит как от боевой готовности флота, так и от способности флотоводцев, Комиссия считала необходимым остановиться в своем труде на выяснении степени боевой готовности нашего флота к началу войны, предоставив критическую оценку деятельности бывших морских начальников более беспристрастным последующим поколениям.

Поэтому она предпослала описанию военных действий нашего флота в русско-японскую войну очерк развития и *подготовки наших морских сил и их баз на Дальнем Востоке* в связи с ходом нашей внешней политики со времени японо-китайской войны 1894—5 г., послужившей завязкой тех крупных последующих событий, которые закончились борьбой России с Японией [2]).

В приведенных словах не разделены отчетливо две вещи: ведение войны (успех военных действий) и подготовка к войне (подготовка наших морских сил и их баз).

Ведь если успех военных действий зависит от боевой готовности флота и качеств вождя, то и успех подготовки к войне (в широком смысле, а не только обучение эскадры)

---

[1]) Леер в своих лекциях о войне 1897 г. говорит: «можно принять за одно из основных положений науки политики и войны, именно, что *государства (армии), которые были разбиты, были разбиты еще до поля сражения*, т. е. несли причину своего поражения в себе; короче, что основная причина успехов и неудач на войне коренится не только в искусном ведении войск на театре военных действий и на поле сражения, но и во всей военной системе государства, которая служит отражением внутреннего его политического строя».

[2]) См. Предисловие к Введению.

зависит от пригодности органов управления и способности руководителей.

Очевидно главный материал для изложения хода подготовки к войне надо искать в деятельности центральных и местных учреждений Морского Ведомства и лишь обучение эскадры в деятельности командующих эскадрой.

Но именно деятельности центральных учреждений введение и не касается, а между тем в ней вся суть вопроса подготовки к войне, т. е. подготовки наших морских сил и их баз в широком смысле.

Оставляя в стороне не только критическую оценку морских начальников, но и деятельность центральных и местных органов управления, Комиссия обрекала последующие поколения на одностороннее суждение о причинах неуспешности нашей подготовки и как следствие ее нашего поражения.

Понадобилась Цусимская катастрофа, чтобы вскрыть язвы нашего флота, одной из которых являлось отсутствие военного образования во флоте и как следствие этого, отсутствие военно-образованных вождей и военной организации.

На этом мрачном фоне сверкнул и исчез талантливый самородок адмирал Макаров и вырисовался честный облик адмирала Эссена, которому флот был обязан боевой подготовкой.

Но вскрыты эти язвы были не трудами Комиссии.

О необходимости военного образования во флоте задолго до русско-японской войны ратовал выдающийся человек больше кабинетный работник, чем моряк.

Его стараниями были открыты сначала Курсы военно-морских наук при Морской Академии, имевшей до того специально технический характер, и лишь после войны эти курсы, носившие в то время насмешливую кличку «кулинарных», были преобразованы в Военно-Морской Отдел Академии.

Другому выдающемуся работнику, тоже более кабинетнму чем моряку, уже после войны посчастливилось нанести со-

крушительный удар в самый корень старой до Цусимской морской системы [1]),—организации управления флотом и вызвать к жизни новое учреждение—Морской Генеральный Штаб, а уже усилиями этого учреждения удалось создать должность Командующего флотом и тем вывести флот из под чиновничьей опеки береговых учреждений.

Усилия обоих этих лиц встречали более, чем скептическое отношение, не только в центральных учреждениях, но и во флоте, и даже среди ученых коллег.

Оба эти имени и оценка их деятельности не могут быть обойдены молчанием в исследованиях по подготовке к войне 1914—1918 г.г. нынешней Исторической Комиссией, которая постарается избежать подводных скал официальной версии и официальных имен.

Лица, носившие эти имена, являлись действительными и настоящими инициаторами реформ во флоте после Цусимы.

Возвращаясь непосредственно к содержанию Введения к русско-японской войне 1904—5 г., следует заметить, что правильнее его было бы озаглавить военно-политическим обзором событий, предшествовавших войне, как оно и было названо в свое время в объявлении Морского Генерального Штаба.

На фоне этих событий излагается история командования последовательно сменявшихся Командующих Эскадрою Тихого Океана главным образом по их официальным отчетам и по их переписке с Центральными Учреждениями по вопросу о поисках новой базы и по вопросу внешних сношений с иностравцами.

Предлагавшиеся Командующими Эскадрою мероприятия по подготовке эскадры и театра будущих военных действий отклоняются Центральными Учреждениями Морского Ведомства, равно как и Министерством Иностранных Дел по мотивам большею частью оставшихся во Введении не выясненными.

Значительное место отведено описанию обхода портов, корейских, японских и китайских. Кое-где вкраплены дан-

---

[1]) Которая подобно «Военной системе» служила отражением внутреннего политического строя государства.

ные о состоянии и недостатках наших восточных портов и о боевой подготовке эскадры, но постановка обучения эскадры, если не считать маневров 1900 г. (гл. XIV), очерчена слегка.

Последние 5 глав посвящены подробному изложению восстания в Китае и действий эскадры и дессантов в Китайскую кампанию, по окончании коей боевая подготовка эскадры оказалась не на высоте, ограничиваясь лишь тревогами и прохождением *некоторыми* судами курса *одиночной* стрельбы. Что касается состояния судов, то *все* они требовали *капитального* ремонта.

Таким образом того систематического изложения подготовки к войне, о котором мы говорили выше, мы напрасно стали бы искать и во Введении, которое притом доведено не до 1904 г., а лишь до 1901 г. Промежуток последних 3-х лет очевидно должны были восполнять рассмотренные выше первые 4 главы книги 1-ой.

Хотя труды Военно-Морской Комиссии по описанию русской-японской войны и не дали требуемых наукой результатов, по отсутствию научного плана работ, свободы научной критики, случайному подбору сотрудников [1]) и отсутствию ответственного руководства, все же опыт русско-японской войны до известной степени был учтен личным составом флота.

Учет этот выразился вначале в разрозненных работах специальных комиссий, отдельных лиц и учреждений. Более или менее систематически опыт русско-японской войны был учтен созданным в 1906 году Морским Генеральным Штабом, и то ощупью, за отсутствием твердой опоры в научной работе Академии [2]).

---

[1]) Справедливость требует отметить, что ко времени образования Комиссии в 1907 г. во флоте научно-подготовленные работники могли найтись в самом ограниченном числе лишь из состава Морского Генерального Штаба, или бывших слушателей Курса в. м. наук при Морской Академии, т. к. Военно-Морского Отдела тогда еще не существовало.

[2]) Преподавательский состав открытого в 1910 г. В. Морск. Отдела Академии мог быть взят из состава того же Морского Генерального Штаба,—не счита я 2—3 профессоров, читавших раньше лекции на курсах в. м. наук.

Тем не менее им была намечена схема важнейших мероприятий стратегического и организационного характера.

Результатом этого явились существенные реформы в управлении флотом, подготовке личного состава и улучшении материальной части.

Влияние этой военно-научной работы на военные мероприятия после русско-японской войны должно быть отмечено при изложении состояния русской морской силы перед мировой войной, равно как выяснены и те причины, в силу которых флот, к мировой войне, т. е. через 9 лет, оказался в том же составе, который нам оставила русско-японская война.

При образовании нынешней Военно-Морской Исторической Комиссии вышеуказанные недочеты прежних Комиссий были приняты во внимание и по возможности устранены.

Так Комиссия имеет единоличного руководителя и ответственную редакторскую Коллегию.

Выработан научный план работ.

Научная работа Академии находится в тесной связи с работой Исторической Комиссии, откуда Академия черпает столь необходимый ей опыт мировой войны и в свою очередь путем разработки теории военно-морского искусства, дает опору работе Исторической Комиссии в ее суждениях и выводах.

Однако и теперь существуют условия, затрудняющие работу Комиссии. В настоящее время, когда всюду требуются наиболее талантливые работники, остро чувствуется недостаток в личном составе сотрудников Комиссии, что несомненно повлияет на большую или меньшую продолжительность ее работы.

Тем более продуктивно должен использовать свое время малочисленный состав научных сил, посвятивших себя этой работе.

Ныне закончив большую подготовительную работу по предварительному разбору и классификации архивных матерьялов, относящихся к войне 1914—1918 г.г. на море, Военно-Морская Историческая Комиссия приступила к со-

ставлению самого описания войны и попутно — к ряду монографий, характеризующих состояние различных отраслей военно-морской службы и деятельности флота в минувшую войну, или освещающих отдельные вопросы стратегического, тактического и организационного характера.

Эта творческая и ответственная работа, цель которой извлечь поучение из уроков мировой войны, должна побудить оглянуться на опыт такой работы Комиссии по описанию русско-японской войны 1904 — 5 года, дабы подбор и группировка матерьяла, а главное самый метод работы ближе всего отвечал поставленной цели, ради которой и ведется вся работа Комиссии.

При этом выступает особенная необходимость ограничить историю войны некоторыми определенными рамками в пределах специальной задачи, однако не в ущерб полноте элементов, входивших в число действовавших сил:—национальных, экономических, социальных стремлений и импульсов, увеличивавших или уменьшавших военную силу.

Но исследование в этих областях не должно быть самодовлеющей целью, а лишь средством для выяснения и освещения основных и важнейших вопросов—подготовки и ведения войны. Поэтому оно должно быть ограничено выяснением того влияния, которое эти действующие силы оказывали на ход подготовки и самой войны.

Равным образом история войны должна быть ограничена в отношении исходного момента. До какого предела углубляться «в глубь веков» при исследовании тех или иных элементов подготовки?

Неопределенность в этом отношении грозит наводнением данных, не имеющих прямого отношения к делу, и потерей драгоценного времени.

Наконец история войны должна быть ограничена и с третьей стороны: в отношении, хотя весьма интересных, но несущественных подробностей, при изложении тех или иных сторон подготовки.

Ведь достаточно углубиться не только в область международных отношений, но даже в область междуведомственных

и даже внутриведомственных трений, чтобы из за деревьев не стало видно лесу. Тоже следует сказать и в отношении технических вопросов.

Во всем этом деле может помочь только верный «взгляд военный», и эту путеводную нить ни на минуту не следует упускать из виду, равно как и конечную цель работы — поучение.

А. Ш.

Балтийский флот в период начала мировой войны.

От редакционной коллегии.

Настоящая статья, к сожалению, страдает односторонним освещением политической обстановки. Как видно из условных обозначений источников таковыми, для изучения этой стороны вопроса, явились лишь «оффициальные» разных цветов книги, изложение событий в которых нельзя считать об'ективным. Обстановка-же военно-морская изложена по достаточно полным материалам, позволяющим считать описание ее достаточно об'ективной. Однако, в виду того, что изложение обстановки политической имеет в данном случае чисто служебный характер—быть фоном, на котором развертывается картина первых шагов флота в период разрыва, представляется допустимым мириться с таким несоответствием материала впредь до того момента, когда появление других материалов разоблачат «истинность оффициальных версий о начале мировой войны».

Ред. колл.

Около 1890 года Балканский полуостров приковал к себе внимание Европы. Там развертывались события, коим суждено было стать поводом к возникновению величайшей из войн, пережитых человечеством.

В 1912—13 году разыгралась 1-я Балканская война.

Она окончилась поражением Турции. На смену 1-й войне пришла 2-я, вызванная раздором недавних союзниковъ на почве раздела добычи и подстрекательством австрийской дипломатии, желавшей уничтожить плоды победы Сербии.

Но неожиданный успех последней разрушал планы Австрии. Ее стремлениям на юг к Салоникам, было поставлено ныне трудно одолимое препятствие, в лице усилившейся Сербии.

---

[1]) Условные обозначения:
А. Б. К.—Английская белая книга
О. К.—Оранжевая книга (Русская)
Г. Б. К.—Германская белая книга
Ж. К.—Желтая книга (французская).

С этого момента существовавший между обоим державами антагонизм принял особо острую форму.

Германия благосклонно взирала на планы своей союзницы, ибо они были шагом вперед на пути идеи создания немецкой монархии от Берлина до Багдада, от Немецкого моря до Персидского залива, идеи выдвигавшей Германию на пути к Индии.

Развертывающиеся события заставляли Тройственный Союз спешить с выполнением своих стремлений. Союз не мог забывать, что в 1916 году Франция и Россия, отвечая на гигантские вооружения своих врагов, должны были привести свои силы в боевую готовность.

Нужно было фиксировать сроки наиболее благоприятствовавшие началу открытия борьбы. Все авторитеты Германии и Австрии признавали 1914 год последним возможным сроком для возбуждения Европейской войны и считали что всякое промедление грозило потерей достигнутых союзом военных преимуществ.

К этому решению Германию приводило также желание воздействовать на Россию до пересмотра последнего крайне невыгодного для последней торгового договора, навязанного после Русско-Японской войны, и вновь принудить ее под угрозой войны к возобновлению договора на техъ же условиях.

«Militärische Rundschau» (Ж. К. № 12) пишет: «Момент для нас пока еще благоприятный. Если мы не решимся на войну, то та, которую нам придется вести через 2 или самое позднее через 3 года, произойдет при условиях значительно менее благоприятных. Россия не готова. Моральные факторы и явное право, равно как и сила на нашей стороне. Раз нам все равно предстоит вступить в борьбу, то вызовем ее теперь же. Вопрос касается нашего престижа, нашего великодержавного положения, нашей чести; даже больше того, возможно, что дело пойдет о самом нашем существовании. Быть или не быть, вот что в настоящее время составляет главную суть».

Настроение правящих классов, как нельзя лучше, соответствовало приведению в исполнение выше указанных планов и есть основание думать, что окончательное соглашение по этому вопросу было достигнуто во время свидания императора Вильгельма и эрцгерцога Франца-Фердинанда в замке Конопишт летом 14-го года.

Австрия неоднократно провоцировала энтузиастов великосербской идеи раскрытием фиктивных заговоров, громких процессов и свой ультиматум 10 июля 14 г. построила на

обвинении Сербии в потворстве пропаганды словом и делом направленной на раздробление Австрии, пропаганды приведшей к убийству эрцгерцога сербским гимназистом Гаврилой Принципом.

Промедлением с требованием удовлетворения и своим заверением, что последнее будет вполне приемлемо, Австрия создала ту атмосферу внешнего благополучия, которое можно было наблюдать в Европе в период с 15/VI по 10/VII.

Наступило затишье перед грозой, и европейские дипломаты спокойно отправились отдыхать. К моменту вручения Австрией своей ноты—французский президент с премьером был в Петрограде, сербский Главнокомандующий Путник лечился в Австрии (в Глейхенберге). Ответственные посты как русских, так и иностранных, послов остались без своих руководителей, как например, Извольский, русский посол во Франции,—уехал из Парижа, Шебеко, русский посол в Австрии, уехал из Вены, Свербеев (Германия) уехал из Берлина, оттуда же уехал и английский посол Гошен и т. д.

Вечером 10 июля барон Гизель фон Гнелинген, австрийский посол в Белграде, передал ноту и меморандум о следствии—сербскому правительству. На ответ было дано 48 часов.

Советы об умеренности, которые французский посол в Вене должен был преподать императорскому правительству, оказались запоздалыми, и текст ноты превзошел самые пессимистические ожидания.

Сербия выполнением этих требований низводилась на ранг вассальной державы.

Австрийское правительство обвинило в ноте Сербию в неисполнении сделанного ей 13 июля 1909 г. заявления и обязательств «изменить курс своей политики по отношению к Австро-Венгрии»—что в результате привело к «прискорбному событию 15 июня 14 г., подготовленному в Белграде» и совершенному при содействии «сербских офицеров и чиновников», оружием полученным из склада военных припасов в Крагуеваце.

Австрия на основании предъявленного обвинения в числе прочего потребовала от Сербии официального заявления об осуждении анти-австрийской пропаганды и участия в ней должностных лиц. Заявление должно было быть опубликовано приказом короля по армии и в официальном военном органе. Сербия должна была согласиться на сотрудничество на территории Сербии австрийских чиновников и пр. Текст самой ноты был передан державам для «сведения» лишь на другой

день, как бы специально для того чтобы не дать возможность державам реагировать на самый факт конфликта. И естественно, что первым шагом держав была просьба о продлении срока для ответа.

Эта попытка оказалась обреченной на неудачу.

Министр иностранных дел граф Берхтольд уехал к Императору в Ишль, уклонившись от непосредственных переговоров, и через барона Маккио 12 июля телеграфировал отказ о продлении срока, но указал, что и после разрыва дипломатических сношений, Сербия может добиться мирного исхода, пойдя на уступки, но ей придется лишь заплатить за расходы, вызванные военными мерами.

Германия в лице фон Ягова уклонилась от воздействия на Австрию согласно просьбе Англии о продлении срока, мотивируя тем, что «вследствие несчастного обстоятельства — отсутствия графа Берхтольда» он полагает получится задержка и продлить срок будет трудно. Германия хотела определенно предоставить Австрии совершить экзекуцию маленького народа. Это видно из ноты, сообщенной германским послом в Англии 11/VII сэру Эдуарду Грэю, где Германия находит нужным подчеркнуть свое мнение, что в настоящем случае вопрос идет лишь о деле, которое должно быть улажено исключительно между Австрией и Сербией; великие державы должны серьезно озаботиться тем, чтобы ограничить дело исключительно 2-мя заинтересованными сторонами.

Австрия заняла в этом вопросе определенную позицию— «конфликт касается Австрии и Сербии» и нота была сообщена другим державам лишь *для сведения*.

Державы советуют Сербии, дабы хотя «выиграть время», принять ноту в пределах возможного, но еще раньше этого королевич—регент Александр в своей телеграмме на имя Русского царя, оценивая в полной мере всю тяжесть предъявленных Сербии условий, пишет: «Мы готовы принять те требования Австро-Венгрии, которые совместимы с положением независимого государства, а также и те, кои нам В. В. посоветует принять.»

В этот первый день, когда нота стала достоянием дипломатии, сер Эдуард Грей видит единственную надежду на успех посреднического воздействия в солидарном действии 4-х прямо не заинтересованных держав: Англии, Франции, Германии и Италии. (А. Б. К. № 11).

В продолжение всего конфликта эта идея, как база, неоднократно и безуспешно, благодаря Германии, выдвигалась

Англией при полной поддержке и сочувствии России, Франции и Италии.

Развертывающиеся события своей угрозой Европейскому миру заставили Россию принять ряд предосторожностей.

В заседании 11-го июля Совет Министров положил: (Дело Морискома № 740).

I. Одобрить предложение Министра Иностранных дел снестись с кабинетами великих держав в целях побуждения Австро-Венгерского правительства к представлению Сербии некоторой отсрочки в деле ответа на предъявленные ей Австро-Венгерским правительством ультимативные требования, дабы дать тем возможность правительствам великих держав исследовать и изучить документы по поводу совершившегося в Сараеве злодеяния, которыми Австро-Венгерское правительство располагает и которые оно готово, по удостоверению Австро-Венгерского посла, сообщить Российскому правительству.

II. Одобрить предложение Министра Иностранных дел посоветовать Сербскому правительству на случай, если положение Сербии таково, что она собственными силами не может защищаться против возможного вооруженного наступления Австро-Венгрии, не противодействовать вооруженному вторжению на Сербскую территорию, если таковое вторжение последует и заявить, что Сербия уступает силе и вручает свою судьбу решению великих держав.

III. Предоставить Военному и Морскому Министрам по принадлежности испросить высочайшее соизволение на об'явление, *в зависимости* от хода дел, мобилизации четырех военных округов: Киевского, Одесского, Московского и Казанского, *Балтийского* и Черноморского флотов *).

IV. Предоставить Военному Министру незамедлительно ускорить пополнение запасов материальной части армии.

V. Предоставить Министру Финансов принять меры к безотлагательному уменьшению принадлежащих финансовому ведомству сумм, находящихся в Германии и Австро-Венгрии.

Эти заключения Совет Министров довел до сведения государя, а на следующий день было выпущено правительственное сообщение, которое в корне подрывало обоснованность «оптимистических» (возможно на словах только) предположений Германии и Австрии, о которых свидетельствуют некоторые документы Белой (Германской) и Красной (Австрийской) книг, высказывающих уверенность, что Россия не выступит.

---

*) Слово «Балтийского» было написано Николаем II.

Правительственное сообщение гласило (О. К. № 10): «Правительство весьма озабочено наступившими событиями и посылкой Австро-Венгрией ультиматума Сербии. Правительство зорко следит за развитием Сербско-Австрийского столкновения, к которому Россия не может оставаться равнодушной».

В субботу 12 (25) июля в 5 ч. 58 м. Сербия вручила австрийскому послу в Белграде свой ответ, в котором она приняла все пред'явленные ей условия с некоторыми оговорками, в которых она между прочим просила представить ей конкретные обвинения против яко бы агитирующих обществ, указать антиавстрийские выражения в учебниках, подлежащие уничтожению, указать имена сербских офицеров, виновников их преступления против Австрии и выражала готовность их судить. Сербия была согласна даже на сотрудничество Австрии в деле пресечения движения, грозящего целости Австрийской монархии, но в согласии с международными законами, единственно Сербия не согласилась допустить сотрудничество австрийских агентов в судах, так как это противоречило их конституции.

Но этот документ, поразивший Европу своей уступчивостью, был рассмотрен австрийским послом в продолжении 2—3 минут и признан неудовлетворительным.

Австрийское посольство покинуло Белград.

Австрийский посол во Франции фон Шен выражал свое удивление, «что его коллега нашел неудовлетворительным данный Сербией ответ». (О. К. № 27).

Германская белая книга и Австрийская Красная, комментируя сербский ответ, обвиняют сербское правительство в неискренности, что мол Сербия прекрасно могла бы сама ответить на все предлагаемые в оговорках вопросы и что весь тон ответной ноты, исключает веру в желание Сербии осуществить данные обещания.

Австрия, разрывая дипломатические сношения, через своего посланника в Англии заявляет, что нота ее не ультиматум, а «dèmarche» (выступление), и что разрыв дипломатических сношений не есть объявление войны.

Сэр Эдуард Грэй поэтому высказывается Бенкендорфу о теме инструкции данной им посланнику в Вене,—«что если поздно возбуждать вопрос о продлении срока ультиматума, то может быть остановка военных действий могла бы служить предметом обсуждений.

Гр. Берхтольд 11/VII в предвидении подобных шагов, как бы успокаивая державы и в стремлении отнять почву для вме-

шательства России, делает заявление русскому уполномоченному, что он не хочет завоевывать Сербию и не претендует на ее территорию, но хочет окончательно покончить с ее интригами.

В то же время граф Берхтольд, в полном сознании всей важности и возможных последствий предпринятого шага, дает графу Сапари (посол в России) инструкцию:

...«В момент когда мы решились на серьезный шаг против Сербии мы, конечно, сознавали возможность конфликта с Россией... но... было необходимо положить конец русской поддержке сербской безнаказанности. Если Россия сочтет момент рассчета с центральными Европейскими державами наступившим и потому заранее решилась воевать, то последующие указания излишни. Однако же возможно и то, что Россия подумает и не позволит увлечь себя воинствующим элементам».

Германия стояла на той же точки зрения и в предисловии к Белой книге, говоря (стр. 5) об агрессивной политике России, яко бы пропагандировавшей новый балканский союз на условии, что Сербия уступит Болгарии занятую первой во 2-ю балканскую войну часть Македонии, взамен Боснии и Герцеговины подлежащих отнятию у Австро-Венгрии—делает вывод, что этому надо было положить конец, и высказывает следующее.

...«Если бы Сербия, поддерживаемая Россией и Францией продолжала угрожать существованию Австро-Венгрии, то это имело бы последствием постепенное крушение Австрии, подчинение всех славян русскому скипетру, что в свою очередь, поставило бы всех тевтонцев в центральной Европе в критические положение.

Морально ослабленная натиском панславизма, Австро-Венгрии потеряла бы для нас значение союзницы».

Как уже было сказано выше, австрийский посланник в Сербии, очевидно имея предвзятые решения, признал ответ на ноту, неудовлетворительным. Австрийское общественное мнение, восторженно встретя разрыв дипломатических сношений, доказывало что правительство верно отражало его настроение. Вслед за разрывом дипломатических сношений сербское правительство и дипломатический корпус переехал в Ниш.

Положение было столь грозное, что все должны были начать готовиться; состоявший при царе генерал фон Хелиус, отмечает, что в этот день юнкера были произведены в

офицеры раньше срока, маневры в Красном селе прерваны и полки вернулись к своим стоянкам (Г.Б.К. № 6).

В этот день 12 июля в Красном Селе был утвержден особый журнал совета министров (дело № 740), в коем признавалось своевременным—в целях принятия всеми ведомствами потребных мер для подготовки и обеспечения успеха мобилизации армии, флота и крепостей и сосредоточения армии к границам возможных противников, *ввести* с 13-го сего июля на всей территории Империи положение *о подготовительном к войне периоде*...

Согласно сему положению по Морскому Ведомству выполняется—распоряжением Морского Министерства:

1) Вводятся чрезвычайные меры охраны в подлежащих коммерческих портах, разработанные по предварительному соглашению с Министерством Торговли и Промышленности.

2) Приостанавливается зачисление в запас офицеров и классных чинов.

3) Отсрочивается очередное увольнение в запас нижних чинов, выслуживших срок действительной службы.

4) Вызываются из командировок те чины, присутствие коих к началу мобилизации является безусловно необходимым и командировка коих может быть прервана без ущерба для выполняемого поручения.

5) Вызываются телеграммами находящиеся в отпусках офицерские, классные и нижние чины.

6) Командируются коменданты пристаней на важнейшие, в отношении воинских перевозок, пункты.

Распоряжением командующих морскими силами:

7) В военных портах, могущих войти в район военных действий, усиливается военно-морская охрана районов.

8) Усиливается охрана военных портов.

9) Закрываются для мореплавания некоторые районы.

10) Оборудываются оборонительные позиции, оборудование которых может быть затруднено в период мобилизации (минные банки, заграждения, вооружение временных фортов и проч.).

11) Снимаются в закрытых районах на фарватерах ограждения мирного времени.

12) Объявляются обязательные постановления, касающиеся безопасности мореплавания.

13) Усиливается наблюдательная служба и устанавливается осмотр судов на морях, могущих войти в район военных действий.

14) Пополняются запасы на судах.

И согласно перечня мероприятий—распоряжением Морского Министерства: 1) Фрахтуются транспорты—согласно оперативным соображениям. 2) Пополняется некомплект угольных, боевых и прочих запасов в районе вероятных действий. 3) Экстренно выполняются мероприятия, предусмотренные оперативными планами по оборудованию баз флота на угрожаемом фронте. 4) На кораблестроительных заводах морского ведомства вводятся экстренные работы по судостроению для окончания постройки судов, могущих быть законченными в текущем году. 5) Семействам, служащих во флоте и в морском ведомстве, проживающим в приграничной береговой полосе, представляется право выезда внутрь Империи за счет казны, на тех же основаниях, какие установлены на случай мобилизации.

Распоряжением командующих морскими силами: 6) Назначаются в плавание суда (начинают кампанию), введенные в план мобилизации и не введенные в программу плавания текущего года. 7) Оборудываются оборонительные позиции, оборудование которых может быть затруднено в период мобилизации (минные банки, заграждения, вооружение временных фортов и проч.). Размер вознаграждение за убытки определяется согласно статьями 670 и 671 устава о земских повинностях (Свод законов, том IV издание 1899 г.) 8) Командируются в коммерческие порта предназначенные для таковых части военно-морской охраны. 9) В коммерческие порты, в коих соответственными планами предусмотрено разрушение портовых сооружений (доков, молов, пристаней, железных дорог и т. п.), отправляются команды с подрывным имуществом. 10) В военных портах производится постановка минных заграждений по утвержденному плану охраны рейдов. 11) Из военно-морских лечебных заведаний угрожаемого фронта вывозятся больные, требующие продолжительного лечения.

Того же числа на заседании в Красном Селе под председательством государя Морской Министр И. К. Григорович доложил нижеследующую записку, составленную 11-го июля совместно с Командующим Морскими Силами (дело № 7183, стр. 1).

1) Об определении момента постановки главного минного заграждения 2) О расформировании учебных отрядов: Артиллерийского, Минного и Морского Корпуса. 3) О необходимости теперь же ассигновать некоторый кредит на выполнение ряда предварительных действий по подготовке Балтийского

флота (содержание чинов охраны рейдов, установка орудий, фрахтование транспортов, барж, плавучих средств, складов и т. п.) 4) О установлении охраны рейдов в Ревеле, Свеаборге и Кронштадте. 5) Об объявлении Ревельской и Свеаборгской крепостей на военном положении. 6) О приведении в боевую готовность Свеаборгской крепости и окончании в ней работ по выносу батарей на передовые острова (5—10″ и 12—6″). 7) О сосредоточении 23 пехотной дивизии в Ревеле и 1-й финляндской стрелковой бригады к Гельсинфорсу.

По обсуждении этой записки были решены следующие мероприятия:

По пункту 1)—Постановку главного минного заграждения выполнить по особому повелению; теперь же иметь все в полной боевой готовности и зорко следить за всем

По 2)—С расформированием учебных отрядов обождать; разрешается по усмотрению Командующего Морскими Силами посылать суда отрядов в Кронштадт для приемки боевого запаса.

По 3)—Министр приказал войти с особым срочным представлением об истребовании денег на мероприятия по подготовке флота.

По 4)—Охрану рейдов в Ревеле, Свеаборге и Кронштадте разрешается установить.

По 5)—Военное положение в крепости Императора Петра Великого повидимому можно будет объявить с объявлением мобилизации Балтийского флота.

По 6)—Будет срочно сообщено Военному ведомству с просьбой о немедленном исполнении.

По 7)—Через 3-4 дня будет приказ о возвращении войск с лагерных сборов в места постоянного расквартирования.

По 8)—Решено вместе с объявлением о мобилизации Черноморского флота объявить мобилизацию Балтийского флота.

По 9)—Предположено теперь же произвести корабельных гардемарин в мичмана.

Кроме того решено для разведки зафрахтовать коммерческие пароходы и установить связь через их командиров. *)

---

*) «Министр разрешил зафрахтовать пароходы для разведки; я поручил это дело к. 1-го ранга Пилкину, который даст сегодня более или менее определенный ответ. Сейчас в Петербурге имеется лишь один пароход с беспроволочным телеграфом—германский «Принц Эйтель Фридрих», он не годится; поэтому поручил Пилкину подыскать вообще пароходы (англ., норвежские или французские), пригодные для разведки, на коих можно бы было установить радиостанции из числа готовых. Подробно сообщу по этому вопросу дополнительно» (из письма А. И. Русина) дело № 7183.

Минмор предполагал испросить 13/VII право на постановку центрального заграждения по усмотрению Командующего Морскими Силами в «случае явно угрожающего положения не ожидая особого повеления» (в этом было отказано).

В 14 часов 12/VII в Ревеле на «Рюрике» адмирал фон Эссен собрал заседание флагманов и капитанов и оповестил о дипломатической обстановке, сведенія о которой им были получены накануне в Петрограде, где он находился на «Пограничнике». Адмирал, будучи уверенным в неизбежности войны, охарактеризовал будущие действия флота словами:

«Отступления не будет»—ибо он этого не желает.

Флотом были приняты тотчас же после сообщения нижеследующие меры: 1) Подготовка к постановке мин на центральной позиции, 2) Сосредоточение минных заградителей, предназначенных для выполнения этой операции. 3) Приказание флоту — впредь с темнотой быть готовым к отражению минной аттаки (закрытие огней, сторожевое минное охранение, прислуга у противоминных орудий и пр.). 4) Осмотр крейсерами моря в районе перед устьем Финского залива. 5) Сосредоточение бригады подводных лодок на рейде Векшер: 6) Издана инструкция для радиотелеграфирования с 0 часов 13 июля.

Штабом командования в этот день отмечен усиленный обмен германских радиостанций шифрованными телеграммами.

В ночь на 13/VII Кайзер по собственной инициативе возвращается из Норвежских шхер (А. Б. К. № 33) и дальнейшие шаги Германии в смысле непримиримости становятся более определенными, нося на себе отпечаток воли императора.

Дипломаты согласны продолжать свои старания к мирному разрешению конфликта, и Сазонов делает попытку установить непосредственные сношения с Австро-Венгрией и в беседе с графом Сапари (Ж.К. № 54) заявляет: «Возьмите назад ваш ультиматум, измените его форму и я вам отвечаю за результаты»; и в этом же духе он просит графа Бертхольда уполномочить своего посла на эти переговоры.

В этот день становится ясной позиция Италии, которая будучи готова принять участие в поддержании мира—*отстраняется от конфликта*, так как союзники ее не предупредили (Ж.К. № 51).

Германия уклоняется от воздействия на Вену, в то же время через посла во Франции фон Шена (Ж.К. № 36) склоняет Францию к вмешательству в Петрограде. Фон Шен за-

являет: «Австрия не имеет в виду ни земельных приобретений, ни покушения на неприкосновенность Сербского королевства, единственная ее цель обеспечить свое собственное спокойствие, произвести полицейские функции и *зависит от решения России избежать войны*.

В этом одностороннем воздействии можно усмотреть желание Германии вселить недоверие к своей союзнице (О.К. № 35). Вследствие этих соображений Франция уклонилась от навязываемой ей роли (О.К. № 28).

Англия, принимая со своей стороны меры, облекает в реальные формы свою идею относительно конференции 4-х не заинтересованных непосредственно держав в Лондоне (Англии, Франции, Германии и Италии) и запрашивает через своих послов державы о согласии (А.Б.К. № 36 и 37).

Италия в этот же день дает свое согласие (А.Б.К. № 35).

Этот день 13 июля ознаменовался приказанием германскому флоту в Норвегии возвратиться в Германию. (Ж. К. № 58) и мобилизационными приготовлениями в Тионвиле (Ж. К. № 59).

Вообще же есть указание на то, что предварительные мобилизационные приготовления в Германии начались с 8/VIII (Ж.К. № 15), а 12/VII уже состоялся призыв резервистов.

Есть сведения (Saintyves, Les responsabilités de l'Allemagne) указывающие, что некоторые «меры» были приняты еще раньше. «Тотчас после Сараевского убийства Вильгельм II телеграфировал приказ—призвать резервистов на двухнедельные маневры:» Эти солдаты по истечении срока, были удержаны. Через неделю после покушения был отдан приказ обратить школы в госпиталя. В то же время германские подданные, жившие во Франции, были предупреждены, что скоро им предстоит выселение. Германия приняла широкие меры для выяснения носителей тифа на всем пространстве между Майнцем, Базелем и Штутгартом на случай сосредоточения войск и пытались принять такие же меры в Люксембурге. Конечно, после предъявления австрийской ноты подготовительные меры еще усилились. Из Базеля французский генеральный консул сообщал, что уже 10-го июля, т. е. в самый день вручения ноты, германские офицеры, проводившие там свои вакации, получили приказание вернуться в Германию. Собственники автомобилей в великом герцогстве Баденском были уведомлены, что должны будут отдать свои экипажи в распоряжение военных частей в два дня по получении соответственного распоряжения. Под угрозой штрафа они должны были держать это

распоряжение в секрете. Приведение в готовность французской границы (расчистка деревьев, постановка орудий, охрана железной дороги) началось 13-го июля; тогда же станции железных дорог были переданы в распоряжение военного начальства.

Россия в этот день 13/VII на Балтийском море делает распоряжение: «Задержать пароходы».

Вѣ полночь с 12-го на 13-е из Ревеля, где флот сосредоточился к 12/VII для очередного учебного сбора, вышла бригада крейсеров под флагом контр-адмирала Коломейцева в составе: «*Громобой*», «*Адмирал Макаров*», «*Паллада*» и «*Баян*» на разведку района Ганге-Даго. Остальная часть флота приступила к частичной мобилизации и проводила в жизнь «положение о подготовительном к войне периоде». В Штабе Флота приступили к составлению инструкций боевого характера.

В распоряжение Командующего флотом из Либавы отправлены все пароходы Восточно-Азиатской Кампании, имеющие беспроволочный телеграф. (От Русина № 4 от 13/VII Дело № 7183).

14 Июля. Несмотря на предпринимаемые шаги—к непосредственному сношению, Русское правительство приветствует идею конференции (О.К. № 32), «как и всякую другую, способную мирно разрешить конфликт».

Франция так же как и Италия, дает свое согласие на конференцию (Ж.К. № 70 и 71) и остается очередь за Германией. Ее посол в Англии князь Лихновский «отнесся благожелательно к этой идее» (Ж.К. № 62), но германский посол во Франции «очень настаивает на исключении возможности медиации или конференции». (О.К. № 34).

Имперский же канцлер определенно «считает невозможным поставить свою союзницу (Австрию) в ее споре с Сербией перед европейским трибуналом». (Г.Б.К. № 12).

Германия делает это заявление еще до получения отрицательного австрийского ответа, который последовал лишь на следующий день (А.Б.К. № 61).

В Белой книге Германия в ряде документов подчеркивает позицию, что России нет основания беспокоится за участь Сербии, раз Австрия дала гарантию неприкосновенности ее территории.

Сазонов по этому поводу высказывается, что и при сохранении всей своей территории, Сербия, может быть обращена в Бухару (Б.К. № 97).

Это и заставляет Россию проявить глубочайшее внимание и интерес в развертывающихся событиях.

В этот день русский царь в ответной телеграмме на обращение королевича Александра сербского указывает, что «теперешнее положение вещей привлекает мое самое серьезное внимание»...

«Пока есть маленькая надежда избежать кровопролития, все наши усилия должны быть направлены к этой цели...»

«ни в коем случае Россия не останется равнодушной к участи Сербии» (О.К. № 40).

Германия, уклоняясь от оказания содействия осуществлению идеи четверной конференции, в то же время высказывается по поводу непосредственных переговоров между Россией и Австрией, что «раз Сапари (австрийский посол и Петрограде) пошел на этот разговор, то он мог бы его и продолжить», но тут же добавляет, «что не может советовать Австрии уступить» (О.К. № 38).

Когда французский посол в Берлине Ж. Камбон выдвигает формулу от имени 4-х держав, которая в Вене могла бы содействовать миру—«воздержаться от всякого акта, который ухудшил бы существующее в настоящий момент положение вещей»—(т. е. воздержаться от вторжения в Сербию), Германия, оставаясь на прежней позиции, относится резко отрицательно к этому предложению.

Все это дает повод русскому Министру Иностранных дел вынести убеждение, что «ключ положения в Берлине». (О. К. № 43).

В этот день 14/VII на Балтийском театре часть флота, предназначенная для выполнения плана первой заградительной операции (отряд заградителей под флагом контр-адмирала Канина и 2-ая минная дивизия под флагом Куроша), заняла назначенные по плану места в боевой готовности.

Командующий флотом вновь просит разрешения Высшего Командования расформировать учебные отряды для использования судов, средств и личного состава. Портам отдано приказание поспешить с заканчиванием текущих работ и в особенности с ремонтом сильнейшего корабля из состоявших тогда в действующем флоте «*Андрея Первозванного*».

15 июля. Австрия объявила осадное положение в Славонии, Хорватии, Фиуме и одновременно с этим мобилизовала резервистов всех классов (О.К. № 41), **а в полдень объявила войну Сербии**.

В манифесте, сопровождавшем этот акт, к Сербии предъявлено обвинение «в подготовке и выполнении Сараевского злодеяния».

Подобное обвинения целого народа и государства в уголовном преступлении своей явной несостоятельностью (О.К. № 48) вызвало по отношению к Сербии широкие симпатии европейских общественных кругов,

Факт объявления войны разрешил отрицательно вопрос о непосредственных переговорах России и Австрии.

Сазонов в телеграмме графу Бенкендорфу, указывая на это, настаивает на выступлении английского кабинета с целью *приостановки* военных действий Австрии против Сербии.

«Посредничество при продолжении военных действий дает время Австрии раздавить Сербию» (А.Б.К. № 70).

Австрия дает ясный ответ, что не может отклонить военные действия и уклоняется как от непосредственных переговоров (А.Б.К. № 74), (О.К. № 45), так и от других «на основе сербского ответа». (А Б.К.).

«Задет престиж двойственной монархии, и ничто не может предотвратить конфликта».

К этому времени относится первая телеграмма Вильгельма к Николаю II из тех, коими обменялись они до объявления войны.

Вильгельм, как было указано выше, неожиданно вернулся из норвежских шхер. Он проехал прямо в Потсдам, где принял причастие, как бы готовясь к выполнению великой миссии.

С 14-го уже начинается его личное влияние на дипломатические переговоры, и германская дипломатия, топтавшаяся до сих пор на месте в утверждениях, что она не знала о сути Австрийской ноты, заняла определенную, неумолимую позицию (отказ от четверной конференции). 15-го разразилась война между Австрией и Сербией, и в этот же день начинается переписка двух императоров, в которой сквозит определенная тенденция Вильгельма, «переложить ответственность на плечи России, чтобы «нападая иметь вид обороняющегося». Вильгельм, в своей телеграмме 15/VII, стремится сразу же навязать России германский взгляд на ответственность Сербии, мотвируя это предложение желанием вызвать Австрию «вступить на путь лояльного и удовлетворительного обмена мнениями с Россией. (Г.Б.К. № 20).

Неразрешающийся конфликт заставил русское Командование предпринять дальнейшие меры предосторожности. Министр приказал крейсерам «Россия», «Аврора», «Богатырь», и «Олег», списав гердемарин и приняв срочно боевой комплект, и канонерским лодкам—«Храбрый» и «Хивинец»,

передав гардемарин на «Воин»,—идти в распоряжение К. М. С. (от Русина № 6 14 июля 1914 г. Дело № 7183).

В этот день 15/VII началась постановка минного заграждения перед Кронштадтом (дело № 7183 и 9615)

Командующий морскими силами адм. Эссен в письме на имя Нагенмора адмирала А. И. Русина выдвигает проект заграждения Кильской бухты с парохода, яко бы груженного деревом. Смысл этой операции—заставить германский флот итти с тралами в наши воды в случае начала военных действий и тем дать нашему флоту время поставить минное заграждение на центральной позиции.

Адмирал Эссен предлагает также произвести глубокую разведку на коммерческих пароходах и опасается возможности сосредоточения германского флота в одной из северных бухт *Готланда* (Дело № 7183 стр. 19—20).

Эти проекты были отклонены Нагенмором, так как в виду невыясненного положения Германии нельзя принимать вызывающих мер, а потом будет поздно (дело № 7183 стр. 31).

В подтверждение этого 16/VII минмор Григорович телеграфирует (7183 стр. 39): «Гос. Император повелел иметь в виду, что так как мы не в войне с Германией, то необходимо быть осторожным, чтобы не подать повода к недоразумениям и осложнениям (№ 463).

Адмирал Эссен 15-го вновь исправшивает разрешение расформировать учебные отряды и очистить Либаву от судов, и, для ускорения вступления в строй дреднаутов, назначить начальником бригады контр-адмирала Максимова, передавая тем достраивающиеся корабли в руки флота.

«Прошу содействия»—пишет адмирал Эссен, «время серьезное, нельзя руководствоваться одними законоположениями» 16/VII вторник.

Этот день характерен стремлением Германии и Австрии затянуть дело. Германия возражает против конференции и *не указывает ни на какой практический образ действий.*

Австрия ведет явно затяжные переговоры в Петербурге О. К. № 53).

Французский президент и премьер вернулись в Париж и «Франция высказывает полную решимость действовать в единении с Россией».

Германский посол в Петрограде граф Пурталес сделал заявление «о решении своего правительства мобилизовать свои силы, если Россия не прекратить делаемых ею военных приготовлений»...

Сазонов ответил, что русские мероприятия вызваны с одной стороны упрямой неуступчивостью Австрии, а с другой тем, что 8 австро-венгерских корпусов уже мобилизованы (О.К. № 100).

После вышеприведенного заявления Сазонов констатирует, что «так как мы не можем исполнить желаний Германии, нам остается ускорить свои вооружения» и предупреждает об этом Францию. (О.К. № 58).

Этим объяснением конфликт, ограничивавшийся до сих пор Россией Австрией и Сербией—осложняется угрозой Германии.

Англия вновь предпринимает шаги для разрешения конфликта попыткой вмешательства 4-х прямо незаинтересованных держав и, так как Германия встречала главные затруднения по форме этого вмешательства, то ей и предложено «выставить свою формулу».

В то же время Сер Эдуард Грей предупреждает князя Лихновского, что не хочет оставлять Германию в заблуждении, что Англия «остается в стороне» (А.Б.К. № 89), и этим и последующими заявлениями Англия с себя снимает обвинение в том, что своей «неясной» позицией она яко бы способствовала неблагоприятному разрешению конфликта, давая Германии повод предполагать, что она останется в стороне.

Последовавший сего числа обмен телеграммами 2-х императоров вновь отличается с одной стороны намерением царя локализировать конфликт, с другой, упорным желанием Вильгельма заставить Россию разделить его точку зрения и сохранить «во время Австро-Сербской войны роль зрителя, не ввергая Европу в ужаснейшую из войн, какую когда либо видел мир». (Г. Б. К. № 22).

Германский император предостерегает русского от мобилизации во избежание «ускорения бедствия».

Николай II-ой в свою очередь предлагает передать Австро-Сербский вопрос на Гаагскую конференцию (Г. Б. К. стр. 17), предложение остающееся без ответа. Так как практические переговоры ни к чему не приводили, а Австрия продолжала свои операции против Сербии, то в этот день около 4-х часов дня была решена мобилизация с полуночи на 17-ое четырех военных округов (Киевского, Одесского, Московского и Казанского и 2-х флотов), а около 11 часов вечера подписана телеграмма о всеобщей мобилизации (дело 740 стр. 13).

Но около полуночи последовало повеление о приостановлении отправки этой телеграммы. Отмена всеобщей мобилизации была следствием вышеприведенного обмена телеграммами 2-х императоров и нежеланием давать повод к «ускорению бедствия».

Угрожающее положение заставляет адмирала Эссена торопить с разрешением поставить центральное заграждение (7183 стр. 28)

Согласно высочайше одобренного плана операций Балтийского флота—главной операцией, от которой зависит успех действия флота, является постановка главного минного заграждения на центральной позиции. (Нарген—Поркалаудская узкость). (Дело 11489 стр. 4)

Государь приказал произвести эту постановку по особому приказанию.

В виду состоявшегося повеления о мобилизации 4-х округов и 2-х флотов Морской Министр вошел с докладом, в котором испрашивал соизволение императора предоставить Командующему Балтийским флотом право поставить минное заграждение в случаях явно угрожающих, не испрашивая особого на это повеления.

Царь не разрешил предоставить Командующему Морскими Силами означенного права и подтвердил приказание произвести постановку по *особо* испрошенному повелению (хотя бы словесно) Морского Министра.

16/VII Морской Министр вновь испрашивает по телефону разрешение на постановку заграждения, но таковое разрешение опять дано не было (7183 стр. 64).

В этот день были расформированы учебные отряды и состоялось производство в мичмана последнего выпуска Морского Училища и Морского Инженерного Училища. Министром приказано прекратить увольнения нижних чинов в запас и отпуски. Находящихся в отпусках немедленно вытребовать. (№ 2305. Зилоти Дело № 12674 стр. 49).

Продолжалась частичная мобилизация путем отдельных распоряжений, и вечером адмирал Эссен получил телеграмму о предстоящей в полночь мобилизации флота, о чем частные начальники были немедленно предупреждены. В распоряжение К. М. С. откомандированы все суда, бывшие в охране. (№ 490. Русин Дело № 12674 стр. 63).

В Штабе Командующего Морскими Силами вырабатывался проект инструкции для боя.

Нагенмор, в ответ на запросы Командующего Морскими Силами, торопит готовность 2 бригады крейсеров, *России*, *Авроры*, *Богатыря*, *Олега и Дианы*, освободившихся от воспитанников Морского училища, и передает Командующему Морскими Силами распоряжение об очищении Либавы от судов.

Учебный отряд подводного плавания в этот день вышел из Либавы в Ревель.

Приняты меры для передачи в распоряжение Командующего Морскими Силами финлядских судов (7183 стр. 33) и ряда ледоколов Министерства Торговли и Промышленности.

Командующий Морскими Силами отдал распоряжение о тушении некоторых маяков и доносит, что это произвело впечатление в Финляндии (7183 стр. 30)

По готовности бонов Командующий Морскими Силами предполагает перевести флот в Ревель, где он ближе к центральной позиции (7183 стр. 41).

«Настроение на флоте хорошее», пишет адмирал Эссен, (7183 стр. 30). «Вчера был на передовых позициях, настроение повышенное, уверен, что личный состав может сделать многое». . . .

17 июля. Самым существенным из дипломатических переговоров этого дня явилась формула Сазонова в ответ на запрос германского посла: «на каких условиях Россия согласна приостановить свои вооружения». Эта формула гласит:

«Если Австрия, признавая, что австро-сербский вопрос принял характер общеевропейского вопроса, заявит о готовности исключить из своего ультиматума пункты, которые нарушают суверенные права Сербии, Россия обязуется прекратить свои военные приготовления».

Эта формула, доведенная до сведения всех держав, была признана фон Яговым для Австрии неприемлемой. (Ж. К. № 107).

В то же время, в ответ на предложение Англии выдвинуть какую-нибудь базу для переговоров, фон Ягов для выигрыша времени предпринимает непосредственные шаги в Австрии, поручая своему послу руссофобу и пангерманисту фон Чирскому, «Сделать Австрию сговорчивей» (Ж. К. № 109) на почве временной окупации Белграда (А. Б. К. № 103).

Германия упорно указывает через всех своих представителей во всех странах, что мобилизация России мешает переговорам и что это вызовет германскую мобилизацию.

Французский посол в Берлине указывает, что меры России приняты лишь на австрийской границе и что сам Ягов говорил, что Германия «сочтет себя вынужденной мобилизоваться только в том случае, если Россия мобилизуется на германской границе», на что фон Ягов ответил, что его слова не составляли формального обязательства и что «начальство армии настаивает, ибо всякое промедление для германской армии равносильно потере сил» (Ж. К. 109)

Обращение германского императора (Г. Б. К. № 23) проникнуто прежними нотами желания переложить ответственность за войну на Россию.

«Вы будете нести ответственность за войну или мир»,— телеграфирует Вильгельм Николаю II-му.

Ответ последнего имеет неизменно примирительный характер (Г. Б. К. № 23).

В виду общего сознания неминуемости конфликта, державы озабочиваются обеспечением себе благоприятной обстановки.

Германия делает предложение Англии относительно ее нейтралитета в назревающем столкновении, но встречает решительный отпор (А. Б. К. № 85, 101, 102). В то же время Франция убеждает Англию определенно стать на сторону держав Согласия, от чего Англия уклоняется по смыслу своей конституции, не желая давать обязательный ответ до решения парламента (А. Б. К. № 105).

В этот же день 17 июля германская газета «Lokal Anzeiger» выпустила в 1 час дня объявление о мобилизации армии и флота, но листки были немедленно конфискованы (О. К. № 61 и 62),

Тем не менее адмирал Русин оповещает адмирала Эссена о факте всеобщей мобилизации в Германии в 3 часа дня (дело 7183, стр. 43 № 525).

Согласно полученным директивам на Балтийском море в полночь на 17-ое Командующим Морскими Силами была дана условная радио: «Морские силы и порта. Дым, Дым, Дым. Оставаться на местах», что означало мобилизацию.

Были вскрыты оперативные пакеты, составленные в 1912 г. Они содержали [1]) документальные указания и инструкции данной части по выполнению ею частной задачи общего плана кампании, в основании которого лежала оборона централь-

---

[1]) Положенная в основание оперативного плана 1912—1913 г.г. идея постановки минного поля между Кальбодаргрундом и N—й оконечностью острова Нарген, защищаемого всеми наличными силами нашего флота, развертываемого на центральной и фланговой шхерной позициях, сохранена и на 1914 год. (Дело 11489, стр. 4, план кампании № 19).

ной позиции (Ревель — Поркалауд), которую Балтійский флот должен был удерживать, пока русские армии не закончат своего развертывания на линии крепостей; 2) телеграфный код для военного времени и 3) опознательные сигналы.

Согласно Морского Устава, с объявлением мобилизации Командующему Морскими Силами присваивались права Командующаго Флотом, и на «Рюрике» был поднят флаг Командующего флотом.

Командующий Флотом получил в 2 часа ночи телеграмму от Нагенмора: «вследствие переговоров императора с Вильгельмом, Е. И. В. отменил общую мобилизацию, сохранив в силе повеление о мобилизации флотов Балтийского и Черного моря и 4-х военных округов, и Е. В. *снова подтвердил*, что постановка главного заграждения должна быть исполнена по особому повелению».

По этому поводу Командующим Флотом была послана телеграмма: «Минмору считаю необходимым теперь же поставить заграждение. Боюсь опоздать. № 2 Эссен» (7183, стр. 44). Получ. 2 ч. 50 м.

Министр решил доложить это ходатайство царю — 18/VII (7183, стр. 64).

Командующий Флотом сего 17/VII числа в полдень на «Охотнике» произвел смотр стоящему на рейде в Поркалауде в полной боевой готовности (3000 мин на борту) отряду заградителей под флагом контр-адмирала Канина (заградители «Ладога», «Нарова», «Енисей» «Амур», «Волга»).

В 15 ч. 50 м. на обратном пути в Гельсингфорс Командующий Флотом получил агентурную сводку с известием о выходе части германского флота из Киля в Данциг.

Командующий Флотом обеспокоенный этим обстоятельством решил было поставить заграждение на свой риск и продиктовал радио: «Морские Силы. Задержать все суда в коммерческих портах. Вход и выход из Финского залива закрыть впредь до моего распоряжения. Ставить заграждение»...

Но эта телеграмма не была послана, так как Командующий Флотом усумнился, в правильности своего решения и высказал предположение, что объявление войны может затянуться и на этом заграждении станут взрываться пароходы.

В 16 ч. 30 м. Командующий Флотом перешел на «Рюрик». В 18 ч. Командующий Флотом телеграммой запрашивает

Минмора: «Прошу сообщить о политическом положении. Если не получу ответа сегодня ночью, утром поставлю заграждение. № 11 Эссен. (7183, стр. 58).

В 21 ч. Командующий Флотом перешел с флотом в составе: «Рюрик», «Император Павел I», Цесаревич» «Слава», и 12 миноносцев к острову Наргену, где и стал, на якорь восточнее его в 23 ч. 20 м. Эскадренные миноносцы пошли в дозор.

В Гельсингфорсе был оставлен эскадренный миноносец «Пограничник» с начальником Штаба, контр-адмиралом Кербером, и флаг-офицером Е. Винтером для связи с Петроградом, и было поручено составить и зашифровать телеграмму на имя государя, в которой указывалось бы, что адмирал считает положение серьезным и что немедленная постановка заграждения необходима; запоздание может сделать для нее борьбу с германским флотом невозможным.

Эта телеграмма должна была быть послана государю по приказу адмирала с «Рюрика» по радио, но ввиду последовавшей в ночь на 18-ое телеграммы «Молния» от Главковерха—послана не была. *).

В ответ на телеграмму адмирала за № 11 Нагенмор телеграфировал (дело 7183, стр. 58): «В полночь со среды на четверг (17) Минмор испрашивал разрешение, но не получил согласия. Политическое положение серьезное. Только около полудня явится возможность вновь испросить согласие» № 521.

17-го Нагенмор оповестил адмирала Эссена, что «по полученным достоверным сведениям 12/VII между Германией и Швецией заключено соглашение и поэтому Швецию надлежит считать нашим вероятным противником № 493—Русин.» (7183, стр. 48).

18 Июля. Согласно английскому предложению, переданному Францией, Сазонов изменив свою формулу в надежде сделать ее более приемлимой.

Новая редакция ее следующая: «Если Австрия остановит движение своих войск на сербской территории и если, признавая, что Австро-Сербский конфликт принял характер Европейского вопроса, она допустит, чтобы Великие Державы рассмотрели вопрос о том удовлетворении, которое Сербия могла бы дать Австро-Венгерскому правительству без нанесения ущерба своим правам суверенного государства и своей независимости— Россия принимает на себя обязательство сохранить свое выжидательное положение». (О. К. № 67)

---

*) Из дневника флаг-офицера штаба Командующего Балтийским Флотом Е. Винтера.

Но Германия через своего посла «не переставала поощрять неуступчивость Вены», и по впечатлению Рене Вивиани Германия стремится к унижению России, к разложению тройственного согласия, если же эти цели не удадутся, то к войне (Ж. К. № 114).

18 июля Австро-Венгрия с утра объявляет всеобщую мобилизацию всех мущин 19-42 лет (Ж. К. № 115), в ответ на каковую меру и уже с 12-го числа проводимую тайно Германией мобилизацию, Россия в полдень объявляет всеобщую мобилизацию (Ж. К. № 118, А. Б. К. № 113).

Германия в свою очередь провозглашает «Kriegsgefahrzustand» (положение угрожаемое войной), и поясняет что это мера предосторожности при натянутых отношениях с иностранными государствами.

В то же время фон-Ягов сообщает французскому послу, что будет просить Россию демобилизоваться как со стороны Германии, так и Австрии и спрашивает, как себя будет держать Франция.

Ответ Франции формулирован Рене Вивиани на имя Палеолога, французского посла в Петрограде: «Республиканское правительство обязано давать отчет в своих намерениях лишь своей союзнице».

18 июля Австро-Венгерский посол делает примирительное выступление в Петрограде; он заявил Сазонову, что его правительство *согласно* начать обсуждение основ, адресованного Сербии ультиматума.

Русский министр выразил удовлетворение и предлагает эти переговоры вести в Лондоне (Ж. К. № 120).

Это предложение Австрии, до сих пор столь упорно отвергавшей все попытки примирения и делающей сейчас примирительный жест, вызывает предположение, что он сделан исключительно с намерением свалить в конце концов ответственность за войну на Россию, тем более, что Германское правительство сводит на нет эти мирные шаги Австрии, давая директивы предъявить 12-ти часовой ультиматум России о демобилизации как против Германии, так и против Австрии, угрожая ответной мобилизацией и неминуемой войной. Этот ультиматум передан русскому правительству в полночь с 18—19 (О. К. № 70).

В то же время французское правительство было официально запрошено: «намерено ли оно остаться нейтральным во время русско-германской войны».

На ответ было дано 18 часов (запрос был сделан фон-Шеном в Париже в 7 ч. вечера) (Г. Б. К. № 25, стр. 22).

Николай II в своей телеграмме сего числа, указывая на невозможность по техническим соображениям остановить мобилизацию, *честным* словом уверяет, что пока будут итти переговоры войска его не позволят себе вызывающего действия.

Вильгельм в телеграмме от того же 18 июля (Г. Б. К. стр. 18) указывает на вынужденную его мобилизацию и заявляет: «Даже и теперь мир Европы может быть сохранен, если Россия приостановит свои военные мероприятия, которые угрожают Германии и Австрии».

Англия, видя неминуемость столкновения, не оставляя своих примирительных попыток и принимая военные мероприятия, делает запрос Германии и Франции, будут ли они уважать данные ими обязательства не нарушать нейтралитета Бельгии (А. Б. К. № 114), на что Франция отвечает утвердительно (Ж. К. № 122 и А. Б. К. № 125), а Германия уклонилась от ответа, т. к. эта открывало бы ее военные планы (Ж. К. № 123 и А. Б. К. № 129), и в свою очередь запросила Англию о той позиции, которую она займет в настоящих обстоятельствах.

В это время обстановка на Балтийском театре складывалась очень угрожающе.

В полночь с 17-го на 18-ое июля в Генморе была получено следующее агентурное сообщение:

«16-го вечером в Киле находилось 6 дредноутов, 6 броненосцев, 1 кр. дредноут, 10 легких крейсеров, 14 миноносцев, все корабли грузили уголь и провиант. Вечером в Бремен отправлено 1400 матросов с Кильской эскадры для двух резервных судов, которые должны 17/30 пройти через канал в Штеттин. В Дании все приготовлено к мобилизации».

В виду вышеизложенного являлось вероятным, что германский флот, мобилизуясь в Киле, мог выйти в море утром 17-го (ранний срок). Считая, что эскадренный ход германского флота может быть принят с достаточной точностью в 16 узлов, расстояние от Киля до центральной позиции—600 миль—может быть пройдено в 37 $^1/_2$ часов; следовательно, если германский флот вышел бы из Киля утром 17-го июля, то к полудню 18-го он войдет в Финский залив и через 4 часа может быть у позиции. Так как для постановки главного минного заграждения требовалось около 6-ти часов, то для уверенности в своевременной постановке заграждения являлось безусловно небходимым дать Командующему Флотом соответствующее распоряжение, о чем и было Генмором (кап. 2-го р.

Альтфатер и адм. Русиным) ночью доложено Минмору. Последний доложил это обстоятельство государю, и в 3 ч. 30 м. утра 18/VII на имя Командующего Флотом была дана срочная условная радио, разрешающая приступить к постановке заграждения. «Гельсинфорс кр. «Рюрик», ад. Эссен. Молния № 2. Генерал-адъютант Григорович» (принята 4 ч. 15 м.).

В 4 часа утра на «Пограничнике» в Гельсингфорсе была получена проволочная телеграмма: «Гельсигфорс кр. «Рюрик» ад. Эссен. Разрешаю поставить главное заграждение. Главнокомандующий генерал-адъютант Николай». № 1.

Эта телеграмма немедленно была передана на «Рюрик» Командующему Флотом.

По получении этой телеграммы адмирал Эссен снял фуражку со словами: «славу Богу» и перекрестился.

Немедленно было дано приказание флоту: «Молния, молния». «в 4 ч. 22 м.—Отряду заградителей. Молния. Командующий флотом». На что отряд заградителей ответил: 4 ч. 50 м. «Иду № 1464 Канин».

В 4 ч. 40 м.—Крейсерам. «Начал ставить минное заграждение. Выходите к банке Аполлон к минным воротам южного фарватера».

В 4 ч. 50 м. о постановке заграждения извещен Н-к бригады крейсеров, которому приказано задерживать все пароходы направляющиеся в Финский залив, бригаде же быть в виду Дагерорта в полной готовности к бою.

Затем крейсерам было приказано задерживать все пароходы, направляющиеся в Финский залив.

Около 5-ти часов: «Начальнику бригады подводных лодок. Выходите на позицию. Готовьтесь к бою. Главное заграждение ставится. Командующий флотом». *) (№ 2091 Дело № 12601).

Лодки в 7 ч. 34 м. стали на назначенные места на позиции, и им было предписано находиться там до захода солнца.

Матки и охранные суда находились у Векшера (временная база подлодок).

В 5 ч. 14 м. Начальник бригады крейсеров донес, что идет к Дагерорту.

В 5 ч. 35 м. дана условная радио: приступить к операционным действиям по подготовке театра. «Морские силы и порта. Огонь. № 2092—К. Ф.» **)

---

*) Эта радио по ошибке была послана помимо шифрующего офицера, в открытом виде, как ее подписал капитан 1-го ранга Колчак.

**) Радио «Огонь» на северном побережьи Финского залива была понята, как объявление войны.

Сведений о неприятеле не было, если не считать радиопереговоры, повидимому, германского крейсера («Страсбург») с Берлином.

Эскадра, имея миноносцы в дозоре, крейсеровала в завесе на меридиане Пакерорта, когда в 7 часов отряд заградителей, придя на место по диспозиции, приступил к постановке главного минного заграждения центральной позиции.

Согласно плану, заграждение Суропа не выполнялось, но в проливе была поставлена «Волга» в полной готовности по первому приказанию заграждать его. *)

Командующий флотом считал вероятным в это время нападение неприятельского флота.

Эскадренному миноносцу «Пограничник», исполнившему свое назначение в Гельсингфорсе, приказано было с начальником штаба присоединиться к флоту у Пакерорта.

В 11 ч. 05 м. отряд заградителей повернул на 8 румбов влево, заканчивая постановку, а в 11 ч. 20 м. начальник отряда заградителей по радио донес, что постановка закончена. **)

За этот промежуток времени было лишь одно донесение принятое, как относящееся до противника.

В 9 ч. 45 м. с поста на Дагерорте в 30 м. на Зюйд-Вест 70° видели 2 мачты неизвестного крейсера; в 10 ч. 15 м. эти мачты скрылись.

Начальник бригады крейсеров по радио запросил: «кто именно наш неприятель».

Командующий Флотом ответил, что об этом нет сведений, но положение очень серьезное и вероятный противник Германия и Швеция.

В 11 ч, 31 м. Командующий Флотом донес по радио: «Главнокомандующему: Доношу— поставлено минное заграждение. № 242».

Отряду заградителей и конвоирам Командующий Флотом изъявил свое особое удовольствие за успешное выполнение операции.

Эскадра направилась южным проходом (Суроп) в Ревель, где и стала на якорь в 15 ч.

С берега получено агентурное сообщение, что в ночь на 15/VII часть действующего германского флота прошла

---

*) Радио «Волге»: «Быть в Суропе в готовности к постановке минного заграждения» —также была по ошибке отправлена в открытом виде. После этого было предписано в штабе не отправлять радио без печати дежурного по шифру офицера.

**) Из мин при постановке взорвалось 11.

в Данциг в полной боевой готовности и 12 эскадренных миноносцев вышли в море по получении экстренного приказания.

В начале 13-го часа флот перешел из Ревеля на внешний Свеаборгский рейд.

В 17 ч. 50 м. из Кронштадта на присоединение к действующему флоту вышла резервная бригада крейсеров.

Вечером отдано приказание о тушении маяков.

В 12 ч 15 м. русской радиостанцией в Гапсале принята германская условная радио; могло лишь быть установлено, что эта радио касалась всего флота и портов и потому учтена русским командованием, как признак общего и притом имеющего боевое значение приказания высшего германского командования.

Командующий Флотом оповестил морские силы, что «Ночью в Финском заливе возможно появление неприятельских миноносцев № 2130—К. Ф»., о каковой радио было доложено царю (д. 7183, стр. 57). *)

19 июля 12-ти часовой ультиматум, предъявленный Германией в полночь России, положил конец иллюзиям о возможностям какого либо соглашения держав Согласия с Союзом.

Грей еще производит попытку в Берлине дать ход 2 й примирительной формуле Сазонова (О.К. № 71), но безуспешно, в то же время его запрос о готовности Франции и Германии

---

*) Здесь небезынтересно будет привести следующее письмо Нач. Мор. Ген. Шт. к адмиралу Эссену. — Начальник Морского Ген. Штаба 18 июля 1914 г.—Весьма секретно. Для личного сведения. Глубокоуважаемый Николай Оттович. Пишу вам совершенно частным образом, исключительно свои личные впечатления о переживаемом моменте: вчера вечером положение было очень критическое, шансов на мир не больше 5%; сегодня значительно улучшилось, уже можно считать 10% на мир: видимо Германия рассчитывала на нашу уступчивость, почему со своей стороны была несговорчива и поддерживала Австрию.

Увидав же, что мы не шутим, в серьез мобилизуемся, дрогнула, пошла на разговоры, и сегодня гр. Пурталес сначала обратился к министру иностранных дел, а затем просил быть принятым государем, чтобы *уговорить нас остановить мобилизацию*, давая ручательство территориальной неприкосновенности Сербии; мы же требуем и суверенной неприкосновенности. Гр. Пурталес говорит, что наша мобилизация заставит и Германию сделать общую мобилизацию, и тогда война неизбежна. Предполагалось, что государь император откажет Пурталесу остановить нашу мобилизацию, но даст обещание не использовать нашу силу, если наша точка зрения на полную неприкосновенность и независимость Сербии будет принята. *У меня сложилось впечатление, что Германия воевать не хочет* и политическое спокойствие восстановится, хотя конечно будут впереди еще крайне острые моменты переговоров. Считал бы возможным ограничиться поставленным уже минным заграждением и больше уже не ставить, *а даже, пользуясь днями штилей, понемногу и осторожно исподволь поднимать мины*, хотя в отношении мин еще рано об этом говорить.

уважать нейтралитет Бельгии, благодаря двусмысленному ответу последней, поставил перед Англией вопрос о необходимости осуществить свои обязанности державы-поручительницы по отношению к Бельгии (Ж.К. № 125), а благоприятное общественное мнение позволило Грею 20 июля сделать заявление Франции о том, что в случае появления германского флота в Английском канале или в Северном море с целью предпринять враждебные действия против французских берегов или судов—британский флот окажет всю помощь, которая будет в его силах (так как по взаимному соглашению французский флот полностью был сосредоточен в Средиземном море и не смог бы защитить своего северного берега. (А.Б.К. № 148).

Италия заявляет германскому послу в ответ на сделанный запрос, что война предпринятая Австрией имеет чисто наступательный характер и не согласуется с чисто оборонительным характером тройственного союза, а потому Италия принять участие в войне не может.

В 3 ч. 40 м. Франция объявляет всеобщую мобилизацию, не будучи больше в состоянии «отставать» от непрекращающихся вооружений Германии, и в то время, как последняя заявляла, что ее мобилизация вызовет неизбежно войну (Г.Б.К. № 25), Франция заявляет, что ее мобилизация не есть война (Ж.К. № 127), и она будет сотрудничать с Англией в целях мира.

По истечении 2-х часов ультимативного срока Николай II телеграфировал Вильгельму, что он понимает необходимость мобилизации для Германии, но просит кайзера дать ту же гарантию, которую дал и он. (что мобилизация России не есть война) (Г.Б.К. № 20).

На эту депешу Вильгельм ответил ультимативно по поводу демобилизации: «безотлагательный, ясный и недвусмысленный ответ Вашего правительства—единственное средство предотвратить неизмеримое бедствие»...

Россия не могла демобилизоваться—поставить себя безоружной перед грозными врагами и ответа не дала.

В 17 часов кайзер отдал приказ о всеобщей мобилизации, а в 19 ч. 10 м. германский посол в России граф. Пурталес вручил нижеследующую ноту об объявлении войны (О.К. № 76).

«Императорское Правительство старалось с начала кризиса привести его к мирному разрешению. Идя на встречу пожеланию, выраженному Его Величеством Императором Всероссийским, Его Величество Император Германский в согласии с Англией прилагал старания к осуществлению роли по-

средника между Венским и Петербургским Кабинетами, когда Россия, не дожидаясь их результата, приступила к мобилизации всей совокупности своих морских и сухопутных сил. Вследствие этой угрожающей меры, не вызванной никакими военными приготовлениями Германии, Германская Империя оказалась перед серьезной и непосредственной опасностью. Если бы Императорское Правительство не применяло мер к предотвращению этой опасности, оно подорвало бы безопасность и само существование Германии. Германское Правительство поэтому нашло себя вынужденным обратиться к Правительству Его Величества Императора Всероссийского, настаивая на прекращении упомянутых военных мер. В виду того, что Россия отказалась (не нашла нужным ответит на), [1]) удовлетворить это пожелание и высказала этим отказом (принятым положением) [1]), что ее выступление направлено против Германии, я имею честь, по приказанию моего Правительства, сообщить Вашему Превосходительству нижеследующее: Его Величество Император, мой Августейший Повелитель, от имени Империи, принимая вызов, считает себя в состоянии войны с Россией.

С. Петербург, 19-го июля (1 августа) 1914 г.

Подписал *Ф. Пурталес.*

Сего числа на Балтийском театре, уже готовом к встрече неприятеля, производились последние передвижения 18 июля около 9 ч. вечера в порядке эвакуации пришли в Ревель из Либавы транспорт «Анадырь», миноносец «Подвижный» и подводные лодки «Стерлядь», «Белуга», «Пескарь» (№134 Н-к. Уч. Отр. Подв. Пл. Дело (7163 стр. 3).

Агентурные сведения были угрожающего характера.

В 3 часа Нагенмор сообщил, что германский флот вышел из Киля может быть в Данциг, что Кильский канал закрыт для всех кроме военных судов. В 1 ч. 30 м. Такхона видела на норд-вест. 30° в 6 милях повидимому 2 миноносца без огней идущих малым ходом курс норд-ост.

Воздушная разведка с Кильконды никого не обнаружила.

Командующий флотом на «Пограничнике» в 15 час вышел в Ревель произвести смотр прибывшей из Кронштадта резервной бригаде крейсеров.

---

[1]) Слова, помещенные в скобках, находятся в оригинале. Повидимому заранее было приготовлено 2 варианта и по ошибке оба включены в ноту.

В 20 часов 20 минут с Александровского поста в Свеаборге по семафору на флагманский корабль флота «Рюрик» была передана из Петербурга телеграмма.

«Германия объявила войну № 1225 Григорович».

Около 21-го часа к спуску флага Командующий Флотом прибыл из Ревеля и перешел на «Рюрик».

Был поднят сигнал—«отслужить молебен о даровании победы». И в торжественной обстановке на юте «Рюрика» была совершена служба.

Командующий Флотом, по окончании богослужения, обратился с речью к команде, где заявил о задачах флота—защите столицы, о достигнутом уже успехе—благополучной постановке заграждения—и о необходимости теперь это заграждение защитить. Он вновь провозгласил свой девиз: «Отступления не будет».

Энтузиазм был неописуемый: несмолкаемое «ура», перешло в овацию вождю флота, которого команда подняла на руки вместе с командиром, капитаном 1-го ранга Бахиревым.

Адмирал отдал приказ № 2, (им лично составленный), в котором поздравил Балтийский флот с днем объявления войны,—«съ великим днем, для которого мы живем, которого мы ждали и к которому готовились».

Дальше адмирал обратился к офицерам а команде.

«Офицеры и команда.

«С этого дня каждый из нас должен забыть все свои личные дела и сосредоточить все свои помыслы и волю к одной цели защитить Родину от посягательства врагов и вступить в бой с ними без колебаний, думая только о нанесении врагу самых тяжких ударов, какие только для нас возможны.

Война решается боем. Пусть каждый из вас напряжет все свои силы духовные и телесные, приложит все свои знания, опыт и умение в день боя, чтобы наши снаряды и мины внесли бы гибель и разрушение в неприятельские боевые строи и корабли.

Неприятель имеет большую силу и опыт—наши ошибки, наши слабые стороны, он немедленно использует—надо стремиться, чтобы их было меньше.

Флот не может уйти с назначенного мною места боя—другого нет в наших водах и мы должны отстоять его, чего-бы это ни стоило.

Помните, что единственная помощь, которая должна оказываться друг другу в бою, заключается в усилении атаки

противника, напряжении с целью нанести сильнейшие удары ему, используя для этого все свои силы и боевые средства.

Да исполнит каждый из нас величайший долг перед Родиной—жизнью своей защитит ее неприкосновенность и да последует примеру тех, которые двести лет назад с Великим Императором своими подвигами и кровью положили в этих водах начало нашему флоту».

Адмирал *фон-Эссен*.

Верховный Главнокомандующий адресовал флоту приветственную телеграмму.

Другая телеграмма была получена от Главнокомандующего:

«Главнокомандующий предоставляет Вам действовать вполне по усмотрению, считая необходимым обезпечить своевременную постановку заграждения Бнорке. № 09. Начальник Штаба Гл. Ген.-Лейт. *Гулевич*».

Командующий Флотом приказал к полуночи на 20/VII флоту приготовиться к походу и иметь пары для 12 узлового хода.

С рассветом, в 3 часа, флот вышел на центральную позицию . . . .

В последующие дни дипломатические переговоры завершились рядом объявлений войны, разделивших Европу на 2 враждующих лагеря.

21-го Германия объявила войну Франции.
23-го Англия » » Германии.
24-го Австрия » » России.

Последующие объявления войн между державами Союза и Согласия, вытекая из смысла союзных обязательств, являлись лишь формальностью.

Вспыхнувшее столкновение затрагивало слишком много насущных интересов человечества, которые заставили впоследствии другие державы впродолжении 2-х лет бросать свой меч на ту или другую чашку весов, становясь в ряды активных бойцов одного или другого лагеря, и возникшая война, величайшая из всех пережитых человечеством, ведшаяся на всех концах земного шара, явилась по истине *мировой войной*.

Е. Винтер.

Заградительные операции Балтийского флота у германского побережья в 1914—1915 г.г.

Первые месяцы мировой войны ясно показали личному составу Балтийского флота что неприятель на Балтийском морском театре не намерен переходить к активным действиям. Тяжелым гнетом лежало на флоте задание плана кампании, возлагавшего на него защиту с моря столицы и этим крепко привязавшего его к Финскому заливу. Вся энергия, все силы личного состава миноносцев и крейсеров уходили на дозоры и разведки, крайне тяжелые, утомительные и частые из за малого количества судов. Отсутствие инициативы особенно остро чувствовалось на линейных кораблях, ввиду их полной боевой бездеятельности.

Командование флотом было проникнуто духом активности, желанием всеми мерами ослабить противника и перейти к самому решительному образу действий. На все просьбы Командующего флотом разрешить ему большую оперативную свободу, неизменно получался ответ, что задачей флота остается охрана столицы с моря и флот надо беречь для этой цели.

В конце сентября в ставку был послан флаг-капитан по оперативной части с поручением убедить Высшее Командование в необходимости предоставить флоту большую оперативную свободу. Но и его миссия не увенчалась успехом и не развязала флоту руки. Деятельности Балтийского флота было выражено одобрение, восхвалялось искусство и выносливость личного состава [1]), но активные выступления признаны преждевременными; было указано «что еще до зимы на долю флота вероятно выпадет тяжелое и ответственное поручение— к каковому надлежит беречь силы». Какое имелось ввиду

[1]) Телеграмма Минмора, № 1797 дело 184.

поручение—выяснить не удалось. Особенно ревниво Верховный Главнокомандующий отнесся к входившим тогда в строй дредноутам, сказав что «корабли пока останутся в распоряжение государя, который, когда придет время, разрешит взять их для операций» [1]).

Вообще вопрос о вступлении в строй дредноутов разрешался весьма странно: в ставке опасались «чрезмерной активности» адм. Эссена и поэтому не решились их дать в его полное распоряжение. И даже по зачислении дредноутов в Действующий Флот их передавали в распоряжение Командующего флота только для тренировки. Таким образом дредноуты находились под начальством Командующего флотом, но использовать их в оперативном отношении он не имел права. В этом ограничении сказывалось, как пишет В. М. Альтфатер в своих воспоминаниях, «отношение Ставки к Балтийскому флоту: делайте что угодно, но не смейте потерять ни одного корабля, а тем паче линейного. Ставке было важно сохранить флот, дабы как можно шире располагать войсками, назначенными охранять подступы к столице, для переброски их на главный театр.

К счастью флота—во главе его стоял Н. О. Эссен, который совершенно ясно понимал необходимость проявления инициативы в борьбе с противником, и всемерно пытался, развивая и усовершенствуя систему обороны Финскаго и Рижскаго заливов, выполнить все что возможно, чтобы затруднить противнику операции в море и нанести ему возможный вред. С этой целью был выработан план заградительных операций. Для их проведения в широком масштабе нужно было выводить в море в виде поддержки большие суда и вот тут то и сталкивались два течения, Эссена и Ставки: Командованию флотом приходилось придумывать самые разнообразные маневры, чтобы получить согласие на производство той или иной операции, раз только она требовала поддержки больших судов».

Необходимо отметить благотворное моральное влияние этих операций на дух личного состава; не смотря на исключительную популярность Эссена по его адресу начинали раздаваться упреки в пассивности, т. к. его „борьба за обладание оперативной свободой“ тщательно скрывалась от флота, дабы не подрывать авторитета Ставки. Эссен так и не дожил до разрешения использовать дредноуты.

---

[1]) Дневник Пом. Фл. Кап. по Опер. Части Комфлота № 20 к/с.

Итак описанные ниже постановки минных заграждений в неприятельских водах были единственными активными операциями надводного флота, на которые—и то с трудом—удалось добиться разрешения Ставки.

Прежде чем приступить к описанию этих операций постараюсь в кратких словах осветить деятельность неприятеля на Балтийском морском театре в период непосредственно предшествовавший началу заградительных операций.

11-го сентября в районе Виндавы появилась германская эскадра в составе 5 линейных кораблей, 3 броненосных крейсеров, одного легкого крейсера, 21 миноносца и 8 транспортов. В ту же ночь были посланы в район появления неприятеля миноносцы I минной дивизии и подлодка *Дракон* для атаки неприятельских судов; они встретили лишь два миноносца, которые быстро скрылись в темноте, не приняв боя. На утро 12-го Командующий флотом развернул на позиции у О-ва Даго бригаду подлодок и осветил разведкой (*Рюрик* флаг адмирала Эссена, *Баян*, *Паллада*, *Адмирал Макаров*) Северную часть Балтийского моря [2]). Неприятель обнаружен не был. По агентурным сведениям он 12-го сентября прошел в юго-западную часть Балтийского моря. Командующий флотом предполагал, что завеса неприятельских крейсеров держится в районе Виндавы и севернее только при наличии значительных сил в восточной части Балтийского моря, а по их отходе и завеса отходит на юг. Чтобы проверить свои предположения он 14-го сентября с *Рюриком* и *Палладой* произвел глубокую разведку до параллели Полангена. Неприятель обнаружен не был—крейсера в море были застигнуты жестоким штормом.

Каждое появление неприятеля в Балтийском море сопровождалось выходом наших сил.

25-го сентября миноносцами Полудивизиона были поставлены западнее Виндавы первые в Балтийском море мины заграждения на пересечении обычных курсов следования неприятеля. 27-го в Финском заливе появились германские подлодки, а 28-го *U 26* потопила *Палладу*. В поиски подлодок были высланы все наличные миноносцы. Со времени появления неприятельских подлодок, его надводные суда временно перестали появляться в виду берегов; присутствие первых в устье Финского залива наблюдалось до 3-го октября. 4-го октября было с особым курьером получено извещение,

---

[1]) Дневник Пом. Фл. кап. по опер. части (Дело Морискома А).
[2]) Рапорт Комфлота № 20. Дело № 7184.

что английские подлодки *E 1*, *E 9* и *E 11* вышли из Англии в Балтийское море. Две первых прибыли в Либаву 8-го и 9-го октября, а *E 11* вследствие повреждения машины вернулась в Англию. Появление неприятельских крейсеров перед устьем Финского залива вновь обнаружилось лишь 16-го октября.

Как было сказано выше, разрешение начать заградительные операции у германского побережья было получено в последних числах сентября. Приход английских лодок несколько задержал начало операций, т. к. планы действий подлодок не были известны Командующему флотом и он опасался создать постановкой заграждения опасность для подлодок от собственных мин. 17-го октября *E 1* и *E 9* пришли в Лапвик, а уже на следующий день миноносцы Полудивизиона и *Новик* вышли в море для заградительной операции.

Заградительная операция 18-го октября 1914 г.

Первая заградительная операция (см. карту) в неприятельских водах была поручена эскадренным миноносцам Полудивизиона Особого Назначения (*Кондратенко*, *Охотник* и *Пограничник*) и эск. мин. *Новику*.

Полудивизион прошел траверз Виндавы 18-го октября в 11 ч. 30 м. Впереди него милях в 8 шла для освещения моря 1 группа II дивизиона (*Туркменец*, *Казанец*, *Страшный* и *Войсковой*), ей было приказано дойти до 56° параллели, затем отойти на W [1]) и вернуться к Люзерорту. В случае встречи с неприятелем группа имела задачей его атаковать и отвлечь от пути следования Полудивизиона. Неприятеля она не встретила и с разсветом вернулась в Ирбенский пролив. Полудивизион прошел южнее поставленных им 25-го сентября на W от Виндавы минных заграждений, вышел в 57° с. ш. и 20° в. д. (см. карту) и по 20-му меридиану спустился почти до параллели Мемеля.

Проложить курсы так мористо оказалось необходимым, чтобы обойти неприятельское заграждение, которое по полученным ранее достоверным сведениям было постановлено западнее Либавы. На нем 13-го октября взорвался пароход *Ворме*, ожидавший прибытие в Либаву третьей английской лодки *E 11*; о ней Коман. Фл. узнал лишь 12-го, что она имела повреждения

---

[1]) Дабы на обратном пути избегнуть ночью встречи с Полудивизионом.

в машине и вернулась в Англию. Существовали предположения, впоследствии не подтвердившиеся, что неприятель выставил еще одно заграждение на подходах к Мемелю с севера.

С 17 часов ветер начал крепчать, а к 20 часам усилился настолько, что срывало брезенты покрывающие мины, волны вкатывались на палубу и смачивали сахар в предохранителях; у многих мин он расстаял весь. Постановка мин с стеклянными колпаками образца 1906 года, обычно ставившихся с Полудивизиона, была на сильной волне и при расстаявшем сахаре крайне опасна, ибо в случае удара мины об отвод мог произойти мгновенный взрыв.

По мере приближения к берегу волна стала заметно уменьшаться.

Видимость ввиду полнолуния была настолько хороша (около 35 кабельтов), что уменьшение хода перед постановкой могло быть показано шаром. Огней города не было видно, но близость берега чувствовалась благодаря направлению теплого берегового ветра. Возвращались теми же курсами. Ночью волна была настолько сильна, что качка доходила до 30° и миноносцы в случае встречи с неприятелем не могли бы действовать ни минами, ни артиллерией. В 9 ч. 30 м. утра Полудивизион вернулся к Люзерорту.

Новик прошел Люзерорт в 14 ч. 10 м., он сначала шел до 57° с. ш. и 20° в. д. совместно с Полудивизионом, а затем прибавил ход и направился к указанному ему месту постановки. Чем дальше он удалялся от берега, тем стремительнее становилась качка; в 20 ч. 40 м. пришлось уменьшить ход до 21 узла. В одиннадцатом часу розмахи качки доходили до 36°. По мнению минных офицеров постановка заграждения стала невозможной. Не дойдя 28 миль до назначенного места, *Новик* повернул обратно. Качка была настолько сильна, что лопнули ценные крепления на пяти минах заграждения, мины упали и погнули рельсы; сорвало кожух носового шпиля; лопнуло несколько леерных стоек; лопнул грот-стень-фордун. По мере движения на север барометр стал выправляться. В 9 ч. 45 м. утра *Новик* вернулся к Люзерорту.

По возвращении миноносцев Начальник Минной Дивизии, которому было поручено высшее руководство миноносными заградительными операциями, доложил Командующему флотом, что необходимо отложить продолжение операций до более темного ночного времени, так как в данных условиях, при видимости благодаря полнолунию в 35 кабельтовых, миноносцы могут быть обнаружены и операция лишится своего

главного достоинства—скрытности. Командование Флотом с этими доводами не согласилось и следующая заградительная операция была выполнена 23 октября в столь же неблагоприятных условиях.

Обстановка за эти дни оставалась приблизительно та же. Разведка доносила, что в Мемеле стоят три корабля. В устье Финского залива бродили неприятельские подлодки, безрезультатно атаковавшие 22-го октября 5-й дивизион эск. миноносцев. Существовало предположение, что крейсера, обычно сопровождавшие подлодки, держатся у Готланда; поэтому 22-го вечером туда был отправлен в ночное крейсерство 1 дивизион. Он вернулся на следующее утро в Ирбенский пролив, не встретив неприятеля.

В районе Либава-Стейнорт обнаружены новые заграждения неприятеля.

По сведениям английского адмиралтейства в последних числах октября ожидалось прибытие в район Либавы второй германской эскадры с отдельными крейсерами, тральщиками и миноносцами [1]). В то время намечалось развитие наших сухопутных операций в Восточной Пруссии; в Ставке существовало предположение, что если немцы потерпят неудачу, они прибегнут к широким демонстративным действиям на Балтийском море [2]).

Заградительная операция 23-го октября.

Для выполнения второй заградительной операции были назначены Полудивизион Особого Назначения (*Сибирский Стрелок*, *Кондратенко*, *Охотник*, *Пограничник* и *Новик*). В виде завесы и для отвлечения неприятеля с пути Полудивизиона должна была в 8-ми милях впереди Полудивизиона идти вторая группа второго дивизиона (*Стерегущий*, *Донской Казак*, *Забайкалец* и *Украйна*).

Миноносцы снялись с якоря в $7^1/_2$ час. утра. Выйдя из Моонзунда в Рижский залив они встретили свежий SO.O. с значительной зыбью. Подходя к Домеснесу командир *Сибирского Стрелка*, руководивший операцией, запросил по семафору мнение командиров Полудивизиона о возможности выполнения в тот же день операции. Ответы получились отрицательные. В то же время командир *Новика* догнал *Сибирский Стрелок*

---

[1]) Телеграмма Морского агента в Лондоне, дело № 1184—7185.
[2]) Дело № 11506.

и передал семафором, что как он, так и флагманский минный офицер дивизии считают погоду мало благоприятной и во избежание напрасной траты топлива следовало бы вопрос о дальнейшем походе решить теперь же. Командир *Сибирского Стрелка*, приказал стать на якорь у Михайловского маяка и собрал на совещание командиров судов Полудивизиона, *Новика* и Н-ка 2-ой группы.

Он изложил собранию свой план идти несмотря на неблагоприятные условия погоды в тот же день, но не открытым морем, как было намечено инструкцией, а вдоль берега, обрезая вплотную мол Либавского аванпорта.

Все присутствующие командиры высказались за то, чтобы выполнить операцию на следующий день. Они мотивировали свой взгляд отсутствием срочности выполнения поручения, повышением барометра, обещавшего на следующий день благоприятную погоду, которая позволила бы итти морем; вероятностью идя вдоль берега нарваться на минные заграждения неприятеля в районе Либавы и Мемеля, трудностью в навигационном отношении—в случае желания пройти между предполагавшимися заграждениями и берегом,—ночного плавания вплотную вдоль берега, и вероятностью, что германские шпионы, которыми кишела Либава, донесут о проходе миноносцев, чем нарушилось бы столь существенное сохранение операции втайне.

Командир *Сибирского Стрелка* не согласился с мнением всех присутствовавших командиров и решил продолжать поход в тот же день, считая присутствие неприятельских заграждений мало вероятным, плавание вдоль берега ночью возможным; на быстрое улучшение погоды, по его мнению, было трудно расчитывать. Командиру *Новика* он предложил действовать по усмотрению. Последний решил идти в кильватер Полудивизиону и, если бы обстоятельства не позволили ставить заграждения в назначенном ему месте, милях в пяти севернее Леба [1])—поставить его у Пиллау в Данцигской бухте.

Обстоятельства погоды и совещание командиров задержали выход в море часа на два, так что итти согласно инструкции морем и вернуться на рассвете не хватило бы времени. В 15 ч. 30 м. миноносцы снялись с якоря и пошли по назначению. Проходя Люзерорт было дано радио наблюдательному посту передать в Либаву приказание открыть огни аванпорта. Наблюдательный пост ответил и переспросил верно ли ука-

---

[1]) Западнее Риксгефта.

зано название порта; позывные порта были повторены. Через $1^1/_2$ часа пост снова просил повторить радио, что было исполнено дважды. Необходимо отметить, что этими радио переговорами было нарушено основное приказание Комфлота не пользоваться радио телеграфом при походах в Балтийском море. Либавский аванпорт прошли вплотную, в расстоянии около 2-х кабельтовых. Стояла ясная лунная ночь, видимость кабельтовых 35. На берегу ясно вырисовывались береговые здания и затопленные в воротах аванпорта пароходы. Пройдя на юг вдоль берега до параллели Пограничного, Полудивизион и *Новик* уклонились на юго-запад и направились к местам заграждений. Около 23-х часов *Новик* обогнал полудивизион и прошел вперед. Шедшая впереди полудивизиона милях в восьми вторая группа второго дивизиона дошла до параллели Пограничного и затем повернула на W; в 22 часа вечера она легла на север и к 8-ми часам утра вернулась к Люзерорту.

По мере движения Полудивизиона на юго-запад волна усиливалась настолько, что необходимые по времени 20 узлов можно было держать лишь с трудом. Миноносцы на столько сильно зарывались, что орудия действовать не могли; из за сильной качки (до 30°) аппараты пришлось поставить по диаметральной плоскости. В 23 часа 40 мин. на SO, слева по курсу, были усмотрены два дыма, двигавшиеся вправо. Вскоре вырисовались два силуэта судов, шедших в кильватер на пересечку курса, сильно сближаясь с Полудивизионом. Расстояние до них было кабельтовых 30. Ввиду того, что неприятельские суда преграждали путь на юг, старший командир решил приступить к постановке заграждения немедленно, несмотря на то, что Полудивизион был севернее назначенного ему места постановки. В 23 ч. 45 м. миноносцы легли на курс WNW и перестроились для постановки минного заграждения. Приходилось мины ставить по волне на 12-ти узловом ходу. Условия постановки были крайне тяжелы и сопряжены с большим риском для личного состава, ибо растаявший от волны сахар из за спешности постановки не мог быть заменен; в виду сильной волны было трудно избежать удара мины об отвод, несмотря на привлечение к работе всего личного состава. Силуэты судов, шедших прежним курсом на W, были видны во все время постановки. На одном из них появился на мгновение огонь. Наши миноносцы не были замечены ими, так как находились от них в темной стороне горизонта. Германских радио-телеграмм

также принято не было. Окончив постановку около полночи миноносцы легли на чистый N и около 8 часов подошли к Люзерорту не встретив более неприятеля. Впоследствии были получены сведения, что на этом заграждении в начале ноября погиб германский крейсер *Фридрих Карл* [1]).

Тем временем миноносец *Новик* отделился от полудивизиона и шел на юго-запад. Свежий SO усилился настолько, что командир убедился в невозможности поставить назначенное ему заграждение. Поэтому в 23 ч. 20 м. он повернул в Данцигскую бухту, где около 2-х часов ночи поставил минную банку против Пиллау. Волна за берегом была не большая, качка не более 3-х градусов. В 2 часа 45 минут в широте 55°3′ на правом траверзе в расстоянии 30—40 каб. были усмотрены два судна без огней. Командир *Новика* счел атаку из за ясной лунной ночи невозможной. Поэтому он лег на курс WNW от неприятеля и дал самый полный ход. Головной неприятельский корабль дважды сделал опознательные Ратьером; не получив ответа он открыл прожектор и дал несколько недолетных залпов; направление по целику было хорошо. Минут через 5-ть прожектор потерял *Новика* из вида, а еще через 5-ть минут был закрыт совсем. Открывать огня командир *Новика* не считал себя в праве, дабы оставаться незамеченным. В 3 ч. *Новик* пошел на север и к 11 ч. утра подошел к Люзерорту.

Обстановка с 23-го октября по 14 ноября.

В последние дни октября [2]) наблюдалось передвижение неприятельских судов в южной части Балтийского моря; были основания предполагать, что неприятель обнаружил наши банки у своих берегов и усиленно занимается траленнем.

4-го ноября у Либавы появилось два легких крейсера типа *Бремен* и *Газелле* в сопровождении 10 миноносцев и нескольких пароходов. Неприятель затопил пароходы на подходах к аванпорту у южных и северных ворот. Крейсер типа *Бремен* стрелял по городу в направлении на станцию, маяк и вокзал. Два миноносца стреляли по военному порту.

---

[1]) Сведения эти считаются достоверным, хотя место гибели «Фридриха Карла» в полученных до сего времени германских источниках точно не обозначено.

[2]) Дело Морскома № 7185 стр 28.

В море была мгла, не позволявшая разглядеть присутствие других судов. Несомненно причиной обстрела города и попытки закупорки аванпорта послужило посещение Либавы английскими и нашими подлодками.

Вернувшиеся 9-го ноября из крейсерства в западной части Балтийского моря подлодки *Е 1* и *Е 9* видели лишь один крейсер типа *Газелле* и несколько миноносцев, а бывшая в крейсерстве на подходах к Данцигу *Акула* встретила на обратном пути одну неприятельскую подлодку. Движение неприятельских судов в северной части Балтийского Моря за этот промежуток времени прекратилось почти совершенно (не считая подлодок)—возможно что вследствие весьма сильного волнения и ветров, нередко доходивших до штормов.

Заградительная операция 6 ноября.

В день закупорки Либавского аванпорта и обстрела Либавы 4-го ноября с Ревельского рейда вышел «Отряд Особого Назначения» в составе *Рюрика*, *Богатыря* и *Олега* и заградителя *Амур* под флагом Начальника Штаба Флота для постановки минного заграждения у банки Штольпе (см. карту).

План операции сводился к нижеследующему: Пользуясь пребыванием в Балтийском море, западнее острова Борнгольм, специально посланных туда английских подводных лодок *Е 1* и *Е 9*, которые своим появлением вблизи баз неприятельского флота должны были удержать от выхода в море значительные силы противника и притянуть к ним миноносцы для их охраны,—Отряд Особого Назначения имел задачей пройти в южную часть Балтийского моря и ближайшей ночью выставить две минные банки на вероятных путях противника у отмели Штольпе, после чего отряду надлежало вернуться в Ревель, имея все время особое попечение не быть замеченным в пути.

В $17^1/_4$ ч. отряд миновал Оденсхольм. Ночью *Амур* поднял третью фальшивую трубу, дабы ввести в заблуждение неприятеля.

К 8-ми час. утра 5-го ноября отряд находился милях в 20 восточнее маяка Эстергарна (на Готланде). Обойдя в 30 милях о-в Готланд отряд после 19 ч. подошел на видимость маяка Сегерстадт на о-ве Эланде. Определив место и находясь милях в 20 на NO от южной оконечности

Эланда начальник отряда отпустил *Амура* на юг к банке Штольпе, а сам с крейсерами держался ночью южнее Готланда. *Амуру* удалось подойти к месту постановки мин (см. карту) незамеченным: военных судов он не видел, а от встречи с коммерческими уклонялся.

Еще днем 5-го ветер сильно засвежел и развел крупную волну; постановка была сопряжена с большими трудностями, т. к. заливало лац-порта и через них внутренние помещения *Амура*.

Крейсера за ночь дважды видели огни пароходов и уклонялись от них. В 8 ч. утра 6-го ноября крейсера и *Амур* подошли почти одновременно к месту рандеву к югу от острова Эланд и затем легли на север. В Финский залив они прибыли с рассветом 7-го. На обратном пути заметили лишь раз дым в направлении Ирбенского пролива, а ночью несколько факелов. Выход из Финского залива и вход в него были выполнены в темное время во избежание атак подводных лодок. Скрытность операции была совершенно достигнута. Моральное ее значение было очень велико, т. к. сильно подбодрило личный состав, истомленный тщетным ожиданием неприятеля.

Заградительная операция 7 ноября.

В следующую ночь Полудивизион Особого Назначения (*Кондратенко*, *Охотник*, *Пограничник*) поставил минное заграждение севернее Брюстерорта. Полудивизион вышел из бухты Пия[1]) 6-го ноября в 10 ч. утра. Впереди, как и в предыдущие разы, в 10 милях шла одна группа миноносцев 2 дивизиона (*Туркменец*, *Казанец*, *Страшный* и *Войсковой*). Курсы были проложены мористо, как и в предыдущие разы, дабы обогнуть поставленные ранее заграждения и стараться быть вне видимости с берега.

В 20 ч. вечера ветер начал усиливаться от NNO. Шквалы доходили до 6 баллов. Около $20^1/_2$ час. в направлении Брюстерорта было обнаружено несколько прожекторов, освещавших море. Слева также наблюдались вспышки прожектора. На пересечку курса двигался какой-то огонь. Во время постановки на правом траверзе 2 раза вспыхивали лучи прожектора. Все это указывало на присутствие неприя-

---

[1]) У южного побережья Эзеля.

тельской охраны. По мере движения Полудивизиона на юг свет прожекторов становился все ярче. Заграждение было поставлено банками с промежутками в $1^1/_2$ мили, что в общем дало линию, длиною в 7 миль. Во время постановки на фоне прожекторов обрисовался силуэт судна. Волна и ветер настолько усилились, что ни минами, ни артиллерией нельзя было действовать. В таком положении Полудивизион на обратном пути находился до $3^1/_2$ ч. утра, после чего ветер начал стихать. Если бы засвежело еще, то пришлось бы убавить ход и возвращаться в светлое время. Поход этот с особенной ясностью подчеркнул необходимость высылки на рассвете крейсеров, совместно с которыми миноносцы могли бы возвращаться.

Заградительная операция 11 ноября.

10 ноября из Моонзунда вышел эскадренный миноносец *Новик*, чтобы поставить минное заграждение севернее маяка Шольпин (см. карту), которое должно было служить продолжением заграждений, выставленных *Амуром*. Идя вдоль Курляндского берега, миноносец имел точное определение в $15^1/_2$ часов и пошел прямо на банку Штольпе. Луна стояла высоко над горизонтом, благодаря облачности видимость была не особенно велика. К вечеру начало задувать, а к 21-му часу волна настолько усилилась, что розмахи бортовой качки доходили до 17°, миноносец принимал воду носом, причем все на палубе обмерзало. В 23 ч. луна зашла, но ночь была ясная, звездная и довольно светлая. По мере приближения к берегу волна становилась меньше. Около полночи открылся слева по носу берег. Слева впереди траверза показался довольно яркий белый, вероятно береговой, огонь. Придя в южную точку намеченной линии *Новик* повернул на N, уменьшили ход и приступили к постановке заграждения. Было поставлено 5 банок из 10 мин каждая, расстояние между банками 1 миля; все заграждение заняло около 5 миль. Качки не было, но постановка затруднялась тем, что палуба миноносца, рельсы, скаты и самые мины заграждения сильно обледенели. Окончив постановку около $^1/_2$1-го, миноносец направился на север. Неприятель не был встречен, но радио-телеграфирование его слышалось резко и близко.

Заградительная операция 13 ноября.

Ввиду зимнего ремонта миноносцев Полудивизиона Особого Назначения следующая заградительная операция была поручена 1-му дивизиону. Приняв по 25 мин миноносцы *Всадник*, *Гайдамак*, *Амурец* и *Уссуриец* вышли из Лапвика в 4 ч. утра 12 ноября и через Моонзунд и Ирбенский пролив прошли в Балтийское море. Утром погода была весьма благоприятна, но затем начались шквалы и к вечеру развело сильную волну от WSW. И на этот раз постановка заграждения была сопряжена с большими трудностями. Заграждение было поставлено (см. карту) несколько южнее параллели Полангена, милях в 23-х от берега. Неприятеля не встретили.

Всего за перечисленные выше операции было поставлено Полудивизионом Особого Назначения 350 мин, *Амуром*—240, *Новиком*—100 мин, 2-ой группой 1-го Дивизиона — 50 мин. Каковы были потери понесенные неприятелем еще пока не может быть установлено, ввиду отсутствие оффициальных сведений из германских источников.

(Продолжение следует).

П. Гельмерсен.

Заграничная операция 3 корпуса

Нашу нашего рейда в минносеев Поступающие Особого Назначения следующие заграничная операция была внутрена I-ау линейному. Приказ по 25 мин. миноносцы Ревель, Гангут, Лавра и Бесстрашный вышли из Гангута в 4 ч. утра 12 июня в через Моонзунд и Ирбенский пролив в Балтийское море. Утром погоды была несмотря на этом плавание шлюпки и к вечеру ветер дующую волну от WSW. И на этот раз постановка заграждения была сопряжена с большими трудностями. Заграждение было поставлено (см. карту) несколько южнее предыдущей, согласно приказу № 23-х от февраля. Операция не встретила.

Всего за нерасчищенные мины потеряли было поставлено Подкладываются Особого Назначения 360 мин. Якорь—210. Неизвестно—100 мин. 2-ой группой I-го Дивизиона — 30 мин. Таковы были потери неприятелем еще пока не может быть установлено, ввиду отсутствия официальных сведений из германских источников.

(Продолжение следует)

П. Гекемерман.

К ст. „Заградительные операции Балтийского флота у германского побережья."

№1 –	Заграждение	18-го октября	1914 года.
№2 –	—"—	23-го —"—	—"— —"—
№3 –	—"—	23-го —"—	—"— —"—
№4 –	—"—	6-го ноября	—"— —"—
№5 –	—"—	7-го —"—	—"— —"—
№6 –	—"—	11-го —"—	—"— —"—
№7 –	—"—	14-го —"—	—"— —"—
№8 –	—"—	1-го декабря	—"— —"—
№9 –	—"—	1-го —"—	—"— —"—
№10 –	—"—	2-го —"—	—"— —"—
№11 –	—"—	31-го —"—	—"— —"—
№12 –	—"—	1-го января	1915 года
№13 –	—"—	1-го февраля	—"— —"—
№14 –	—"—	1-го —"—	—"— —"—

УНИВЕРСАЛЬНОЕ ВСПОМОГАТЕЛЬНОЕ СУДНО ТИПА „ЭЛЬПИДИФОР“,

По опыту войны 1914—18 г.г. на Черном море.

(Составлено по материалам Морской Исторической Комиссии по исследованию и использованию опыта войны 1914—1918 г.г. на море).

Война вырабатывает новые типы судов.

Каждая морская война в зависимости от условий, в коих она протекает, и состояния технических средств борющихся сторон, в конечном результате приводит к выработке и созданию новых тактических приемов и новых средств борьбы, в частности к появлению в составе морских сил новых типов судов, которые затем по мере совершенствования материальной части занимают постоянное место среди прежних типов судов, продолжая свое дальнейшее развитие параллельно развитию тактических требований и успехам техники.

Обычным и закономерным явлением, наблюдаемым на всем протяжении истории морской силы можно считать тот постоянный факт, что как бы энергично ни работала военная мысль в мирное время над созданием новых средств борьбы, она не в силах нарисовать себе полной картины предстоящей борьбы и определить хотя бы приблизительно масштаб будущей очередной войны.

Поэтому большинство новейших средств борьбы, новые типы судов, новые приемы тактики родятся и формулируются во время самых войн, когда мысль человеческая, побуждаемая инстинктом самосохранения и стремлением к победе напря-

гаетъ все усилия получить в свои руки более совершенные средства и противупоставить их таковым же средствам противника.

В свою очередь последний с тою же поспешностью стремится локализировать грозящую ему опасность, почему вся борьба принимает характер горячего соревнования в создании средств и контра-средств, требуемых тактикой и выполняемых техникой.

И обычно побежденным бывает более отсталый, ибо его тактический замысел всегда менее энергичен, а техническое выполнение более несовершенно.

Как бы то ни было, каждая война, а морская в особенности, в конечном своем результате обогащает нас новыми создавшимися в борьбе средствами, кои и делаются предметами исследования и усовершенствования в мирное время. И тот, кто полнее и тщательнее использует боевой опыт прошлой борьбы, тот более опытным и более подготовленным вступает в следующую.

Таким образом можно сказать, что война родит потребности в новых средствах и способах борьбы, мирное же время или усовершенствует их или отвергает.

Особенно явно выступает эта закономерность в области появления новых типов судов. Можно сказать, что каждая новая морская война родит новые типы судов, что одинаково верно как для периода парусного, так и для эпохи парового и броненосного флота.

Приведем пример. Как образец творчества военного времени в деле создания нового типа боевого судна—типичнейшим фактом всегда будет считаться появление броненосных судов типа *Монитор* во время войны Северных и Южных штатов Америки. Известно, что появление судов этого типа вызвало переворот в деле военного судостроения и повело к новому направлению в развитии броненосного флота. Учет опыта американской войны, таким образом, привел к новой эпохе. Выявившийся во время борьбы новый тип боевого судна был всесторонне исследован и изучен, и после этого повсеместно принят, как факт разумного боевого творчества.

Вспомогательные суда и их значение в современной войне на море.

Боевой опыт морской войны 1914-18 г.г. в длинном ряде операций определенно указал, что борьба на море в ее современных условиях требует в дополнение к силам боевого флота еще значительного количества судов вспомогательного значения, без коих активный флот не мог-бы осуществлять задуманных операций в их последовательных фазисах подготовки и выполнения.

В первый же период войны потребность в судах этого значения возросла в такой степени, что оперативная мысль, предвидя быстрое исчерпание наличного состава таких судов коммерческого флота, стала предъявлять срочные требования технике о создании новых и новых вспомогательных единиц самого разнообразного назначения и категорий для оперативных нужд.

Особенно сильный толчок в этом направлении дало широкое развитие минной и подводной войны, потребовавшей срочного усиления наличного числа тральщиков, создания сетевых заградителей, судов противолодочной обороны, охранных и сторожевых судов и т. п. Не меньший спрос в вспомогательных судах вызвали десантные операции, грандиозный масштаб морских перевозок военных грузов, охрана рейдов, служба связи, авиация и т. п.

Наибольший масштаб в этом направлении создался, конечно, на главном морском театре мировой войны в Северном море и Ламанше; затем идут десантные операции у Дарданелл, действия по берегам Адриатики и т.п. Но много опытного материала и указаний накопилось и на наших театрах войны—Балтийском и Черноморском, главным образом на последнем в силу особенностей театра и широкого развития совместных операций с армией.

В этом отношении Черноморский театр дает обильный опытный материал для исследования вопроса о новых типах судов вспомогательного значения, так как боевая практика Черного моря, можно сказать, определенно рядом операций выработала типы таких судов, дав значительное количество указаний и данных, позволяющих сделать необходимые выводы для будущего.

Особенно ценный материал в этом направлении дают упомянутые выше совместные операции флота и армии в районе Анатолийского побережья между Батумом и Трапезундом, на так называемом Приморском фронте, где по местным условиям этого театра на флот легла задача длительной поддержки морского фланга армии, ее питание, снабжение боевым материалом, перевозка, производство десантных высадок и т. п. операций, требовавших не столько наличия активного флота, сколько постоянной работы вспомогательных судов в самых разнообразных условиях и применениях.

Невозможность для действующего флота выделить сюда большое количество боевых судов привела к необходимости пользоваться в самый горячий период операций всего одним старым линейным кораблем (*Ростислав*), двумя канонерскими лодками постройки 1886 г.г. (*Кубанец*, *Уралец*) и тремя миноносцами в 350 тт.

Вся остальная работа производилась исключительно вспомогательными судами, несшими одновременно боевую, транспортную, тральную, охранную, десантную и прочие службы в зависимости от обстоятельств, приспособляя себя импровизированным способом к очередной работе, вызванной условиями борьбы.

И в этом отношении боевой опыт Черного моря определенно указывает, что состав действующего флота настоящего времени, т. е. в условиях современной морской войны, требует своего пополнения новыми типами судов вспомогательного значения, как для непосредственного обслуживания активного флота, так и для самостоятельных операций второстепенного значения.

Оперативная работа вспомогательных судов.

Какъ уже было упомянуто выше, к операциям этого рода должны быть отнесены:

1. Траление.

2. Прибрежная охранная служба, т. е. охрана рейдов, побережья, фарватеров и подходов, и т. п.

3. Прибрежная транспортная служба.

4. Частные десантные и выгрузочные операции.

5. Постановка минных и сетевых заграждений.

6 Совместные действия с войсками по побережью, их поддержка огнем с моря, обстрел неприятельских позиций и портов, прикрытие действующих десантных групп и т. п.

7. Служба спасательных партий, буксировка, посыльная служба и т. п.

Все перечисленные выше роды деятельности с первых же дней войны потребовали громадного количества специальных судов, коими флоты не располагали в мирное время, а в самом непродолжительном времени создавшийся масштаб войны превзошел в этом отношении все расчеты и ожидания. Исчерпав наличные кадры судов, годных для использования их в качестве вспомогательных судов, все державы спешно начали вырабатывать свои типы судов специальных служб, выпуская их с верфей целыми флотилиями, так как помимо громадной в них потребности, суда эти оказались, так сказать, «расходным материалом», выходящим из строя в большом количестве от случайностей военного времени.

Россия, оказавшаяся с началом войны сразу в изолированном положении, при общей своей бедности в судах этого рода, весьма скоро исчерпала их наличные запасы из состава коммерческого каботажного и речного флота. Слабость судостроительных средств, заваленных к тому же боевыми заказами, понуждала брать и использовать все, что имелось подходящего в этом отношении, приспособляя импровизированным способом наличный состав.

Черное море, находящееся в несколько лучших условиях, так как имело возможность пользоваться каботажем Азовского моря и бассейнов крупных рек, хотя и ощущало все время недостачу в указанных судах, по довольно быстро приспособилось к масштабу войны, произведя серьезную работу над созданием и организацией своего воспомогательного флота для перечисленных выше требований.

Конечно, уже сама срочность и неотложность работы не позволяла создавать эти средства путем тщательного подбора и расчета. Бралось, использовалось и приспособлялось то, что было под руками.

Однако, по мере развития военных действий потребность в вспомогательных судах возросла настолько, что сделалось совершенно ясным, что наличного числа их вскоре не будет хватать для удовлетворения многообразных требований, выдвинутых условиями борьбы. И так как создание постройкой требовало времени, а обстоятельства не позволяли ждать, то мало по малу тактические требования привели к неизбежному в таких случаях решению — приспособлению одних и тех же судов для нескольких боевых функций. Таким образом постепенно стал вырабатываться тип вспомогательного судна «компаунд» и к весне 1916 года, когда развитие операций в Батумском морском районе потребовало напряженной боевой работы вспомогательных судов, они уже в достаточной степени комбинировали в себе способности быть использованными одновременно в нескольких направлениях.

Таким образом, в условиях трехлетней борьбы на Черном море выявился новый тип вспомогательного судна военного времени универсального значения, коему боевая черноморская практика дала по имени первого представителя этого типа наименование *Эльпидифор*.

Вспомогательные суда «Эльпидифор». Суда типа *Эльпидифор* со всеми их разновидностями представляют собою общеупотребительный тип каботажного судна всех торговых флотов, целые флотилии коих то в виде траулеров, то в виде транспортов служат для целей морских промыслов и прибрежной транспортной деятельности.

Варьируя свои элементы и размеры в зависимости от специальности и местных условий каботажа, суда этого типа получили самое широкое распространение всюду, где для надобностей торговли чувствовалась необходимость в судах сравнительно небольшого тоннажа, мелкосидящих, но с большой вместимостью и способностью быстро принимать и выбрасывать свой груз.

У нас этот тип судна особенно привился на речных лиманах Черного моря и в Азовском море, исполняя работу паровой хлебной шаланды (местный термин) для подачи зерна с рек через мелководые бары для перегрузки его на

морские транспорты. В периоды прекращения хлебной компании суда эти занимались каботажем по побережью обоих морей, доставляя всевозможные грузы как к железнодорожным пунктам, так и в мелкие порта.

Обычно по своим размерам суда этого типа разнятся главным образом в тоннаже, от 500 до 1200 тт., с грузоподъемностью до 60-80.000 пудов.

Их отличительным внешним признаком является расположение машины в кормовой части судна, тогда как вся передняя часть его, приблизительно на две трети длины, занята вместительными трюмами, числом от двух до трех.

Вследствие этого судно, не будучи нагруженным, сидит носом от 0 до 2—3 футов, осадка же кормы 5—8 фут. Эта особенность, т. е. нолевая осадка носа, наделяла *Эльпидифоров* неоценимым качеством и для мирного и военного времени работать без пристаней, прямо подходя к берегу, втыкая в него нос и подавая с него груз на сушу, чем упрощалась операция выгрузки до минимума.

В военное время эта способность безболезненного выбрасывания на берег даже на прибое оказывала неоценимые услуги во время десантных операций, срочных выгрузок и т. п. Для скорейшего отхода от берега и для того, чтобы волна или прибой не поставили судно лагом, перед подходом к берегу с кормы отдавался якорь, с помощью коего судно сходило на воду. Как только судно притыкалось к берегу, с носа при помощи носовой стрелы или брашпиля спускалась специально приспособленная сходня, по которой сходил десант или подавался весь наиболее портативный груз, в то время как бортовые стрелы начинали подавать из трюмов остальной более тяжелый груз.

Таким образом длительные в обычных условиях процедуры выгрузок упрощались до минимума, сберегая и время и силы.

Мореходные качества *Эльпидифоров* оказались также вполне удовлетворительными. Будучи проектированными для работ на реках и на закрытых рейдах, низкобортные *Эльпидифоры* (нос до 15 фут, середина — до 7 и корма до 10 фут) на первых порах вызывали большие опасения относительно

своей мореходности, особенно во время волны и бортовой качки. Однако, почти трехлетняя работа в боевой обстановке в качестве тральщиков и транспортная служба у бурного Анатолийского побережья подтвердила полную мореходность судов этого типа, несмотря на кажущиеся внешние признаки слабости и неприспособленности. По крайней мере, за все время войны каких либо случаев, опровергающих это мнение, не произошло. Нередко застигнутые штормом *Эльпидифоры* благополучно выполняли свое назначение и отлично отстаивались на открытых рейдах Лазистана [1]).

Надо отдать справедливость, что к этим судам можно было вполне применить пословицу: «не складно скроен, да крепко сшит».

Что касается района действий, то на деле этот вопрос не возбуждал никаких осложнений, так как наличие трюмов позволяло постоянно иметь значительный запас топлива, расход коего в силу экономической конструкции котлов был всегда незначителен, как вообще у судов коммерческого использования.

Функции вспомогательных судов. Война застала наш флот в самый разгар создания, главным образом, активного флота, т. е. линейных кораблей, крейсеров, миноносцев, подводных лодок. Что же касается судов вспомогательного значения, т. е. тральщиков, посыльных, сторожевых и пр. судов, то создание их было поставлено на вторую очередь. В частности по отношению к тральщикам признавалось, что в этом направлении действующие флоты Балтийского и Черного морей должны иметь только основные организации, кои в военное время должны быть развернуты по действительным потребностям включением в них коммерческих судов подходящих типов, взятых

---

[1]) Во время норд-остового шторма 28 и 29 августа 1916 г. на Трапезундском рейде, когда большие пароходы принуждены были уйти и укрыться в Платану, а все мелкие суда - катера, теплоходы, бота и т. п. были выброшены на берег, один из *Эльпидифоров*, застигнутый штормом на рейде, успешно выгреб против очень свежего ветра в море миль на 20 — 30, а затем во время того же шторма благополучно спустился в Батум.

для надобностей флота по военно-судовой повинности или реквизированных.

Траление. Война с Японией, несмотря на большую практику в деле траления у Порт Артура и Владивостока, не выработала у нас какого либо определенного типа тральщика [1]). В обычных условиях траления для подготовки флоту выхода в море, т. е. рейдовых, признавалось, что для этой цели пригодно всякое мелкосидящее судно, способное нести трал той или иной системы. Поэтому у Порт-Артура для этого был использован судовой состав землечерпательного каравана, так называемые шаланды «грязнухи», портовые буксиры и судовые катера. Что же касается траления морского (или эскадренного), т. е. для сопровождения флота или эскадры через пространства, подозрительные от мин, в море, то для этой цели должны были быть применены миноносцы.

Естественно, что отсутствие выработанного типа судна для целей траления не могло быть признано явлением нормальным и тактика неоднократно указывала на необходимость решения вопроса о выработке современного типа специального тральщика.

Прежде всего на необходимость этого указывал тот широкий масштаб минной войны, который намечался всеобщей подготовкой к ней морских держав, тем количеством всевозможных изобретений, кои постепенно вводились на флотах в области подводно-минной борьбы.

А так как единственным серьезным противоядием мине заграждения и всем ее разновидностям и до сего времени является трал, то естественно, что прежде всего требовалось выработать наиболее целесообразный тип тральщика.

Однако ввиду неустановившихся взглядов на тактические свойства судна этого типа вопрос этот не получил определенного решения. Все флоты предполагали во время войны пользоваться для целей траления наиболее подходящими судами коммерческого флота (траулерами, буксирами и т. п.)

---

[1]) В Англии и Германии общеупотребительным типом судов для траления был принят тип рыболовного траулера.

и потому работа в этом направлении сводилась, главным образом, к выработке наиболее усовершенствованных типов тралов.

Что же касается вопроса о тактических заданиях для типа тральщика, то при обсуждении этого вопроса у нас при разработке «Положения о партиях траления» высказывались следующие пожелания:

Типы тральщиков.

1. Суда потребные для тральных работ должны были быть двух типов—для *рейдового* траления, т. е. для очистки выходов флоту в море, для чего требовались суда небольшого тоннажа типа портовой службы, и для *морского* траления, т. е. для сопровождения флота в море, каковая работа должна была производиться или миноносцами или тральщиками крупного тоннажа, обладающими мореходными качествами и ходом близким к эскадренному.

2. По своим элементам суда, предназначавшиеся для траления, должны быть ледокольного типа, сравнительно малой до 12 ф. осадки, иметь машины и котлы расположенными по возможности ближе к корме. Тральщики для морского траления должны при заведенных тралах обладать ходом не менее 15 узлов.

3. Признавалось также, что кроме прямого назначения — тралить, на эти суда могут быть возложены и побочные поручения, как то отбуксировка поврежденных в бою судов, спасательные работы, ограждение флота на якоре от минных атак постановкой сетей и бонов, т. е. другими словами, осуществление мер охранения флота в походе и на якоре.

4. Затем, в основное задание для эскадренных тральщиков (т. е. морского траления) входило кроме хорошей мореходности и хода до 20 узлов (без трала) еще район плавания до 70 часов полного хода, водоизмещение до 800 тонн, возможно большее обезпечение непотопляемости, способность ставить минные заграждения и т. п.

Таким образом, мы видим, что уже с самого начала вопроса о типе тральщика тактическая мысль находит весьма желательным поручить этому судну не только одно траление,

но и возложить на него еще несколько функций — охранную службу, спасательную, постановку мин и сетей, бонов.

Эти мысли получили и дальнейшее развитие, как только появился некоторый опытный материал после кампании 1914 года.

Потребность в тральщиках по данным войны.

Мы уже знаем, что широкое развитие минной заградительной войны потребовало с первых же дней ее громадного количества тральщиков, как рейдовых, так и морских.

Развертывание партий траления превзошло всякие ожидания, что лучше всего видно из приведенной ниже статистики вспомогательных судов флота:

	Балтийский флот	Черноморский флот
Тральщики до войны . . .	7	11
» к осени 1915 г.	47	55
Транспорты до войны . . .	14	22
» к осени 1915 г.	65	160
Сторожевые и посыльные суда до войны	16	7
» » к осени 1915 г.	34	24

В последующем цифры эти продолжали неуклонно рости. Но так как судов не хватало и в моменты наиболее интенсивных длительных морских операций приходилось одно и тоже вспомогательное судно употреблять на целый ряд боевых работ, то таким образом сама практика как бы диктовала необходимость выработки типа судна универсального значения.

В соответствии с этим и стала слагаться идея типа такого судна, которое могло бы не только выполнять перечисленные выше вспомогательные функции, но иметь возможность принимать участие в боевой работе, как по побережью, так и в составе флота непосредственно.

Отсюда вытекали в первую очередь требования, чтобы суда эти обладали большим ходом и были вооружены солидной артиллерией.

Итак, мы видим, что тактическая мысль мало по малу в вопросе выработки типа тральщика сама переходит к выработке типа судна «универсального значения», одной из функций коего входит и траление.

И в этом отношении правильность такого теоретического взгляда совершенно подтверждается боевой практикой Черного моря на судах типа *Эльпидифора*, весьма быстро превратившегося в силу условий борьбы на Приморском фронте в универсальное вспомогательное судно.

Эльпидифор — тральщик. Из приведенных выше цифр мы видим, что число тральщиков в Черном море до войны не превышало 11, при чем надо отметить, что в этом числе было только два рейдовых специальной постройки и что часть остальных представляла из себя приспособленные миноносцы старой конструкции, кои сначала войны были использованы в роли посыльных и охранных судов. Между тем, потребность в тральщиках и именно тральщиках морского типа, т. е. способных выполнять работу траления в условиях открытого моря ощущалась большая. В этом отношении, еще до войны намечалось три района, где требовалось постоянное наличие партий траления, а именно—Севастополь, Одесский район с его лиманами и Керченский пролив. С началом войны прибавился четвертый район—Батумский.

Для удовлетворения нужд в этом направлении предполагалось использование каботажных судов Черного и Азовского морей и в первую очередь типа *Эльпидифоров*, так как будучи мелкосидящими мореходными, достаточно поворотливыми, с машиной и котлами, отнесенными к корме, они представляли лучшее из имеемого под руками для использования под траление.

Опыт вполне подтвердил их пригодность, обезпечив за ними роль штатных тральщиков Черного моря, тем более, что приспособление их не требовало каких либо особых переделок.

Эльпидифор—прибрежный транспорт. Будучи таковыми с первых дней своего создания, суда эти великолепно выполняли транспортную службу в Черном море и в особенности

на Приморском фронте. Но созданные для Азовского моря и речных баров они естественно вызвали на первых порах опасения в смысле своей мореходности при использовании на Черном море. Однако даже служба на бурном Анатолийском побережьи между Батумом и Трапезундом не оказалась для них чем либо непосильным. Они отлично несли работу по снабжению войск, перевозили десант, даже принимали самостоятельное участие в десантных операциях при занятии Атины и Менари, при чем особенно ценным качеством их оказалась уже отмеченная способность выбрасываться на берег и спускать десант непосредственно на сушу под прикрытием огня своей артиллерии.

Эльпидифор — бомбардирское судно. Мы уже говорили о том, что недостаток боевых судов Батумского отряда при постоянной необходимости оказать поддержку войскам в их операциях при наступлении вдоль берегов Лазистана привел к тому, что в помощь миноносцам и канонерским лодкам приходилось довольно часто пользоваться *Эльпидифорами* для бомбардировки и обстрела неприятельских позиций. Обычное вооружение их состояло из одного 75 м/м орудия на носу и двух или четырех 47 и 37 м/м пушек по бортам.

Обыкновенно поручение обстрелять те или другие позиции неприятеля давалось *Эльпидифору* одновременно с выполнением им какой либо грузовой операции. Выбросив груз в указанном месте *Эльпидифор*, войдя в связь с войсками для корректировки своего огня с берега, шел к указанному месту и здесь начинал обстрел турецких позиций продольным огнем.

Иногда поручалось поддержать огнем частичное наступление наших отрядов, иногда ставилась задача выбить противника из укрытых складок местности, зайдя ему с моря в тыл и т. д.

И здесь качества *Эльпидифора*, как подвижной артиллерийской платформы, способной подойти вплотную к берегу в случае надобности, оказывали большие услуги общему делу, вызывая громадные симпатии со стороны сухопутных войск, весьма скоро оценивших многосторонние и разнообразные способности *Эльпидифоров*.

Эльпидифор — судно для выгрузки. Обладая способностью принимать значительное количество десанта (от 500 до 800 человек) и грузов (до 60.000 пудов) *Эльпидифоры* были неоценимыми помощниками при больших десантных операциях в качестве разгрузочного судна, передававшего с морских транспортов людей и снабжение на берег. В прежнее время при выполнении десантных операций для выгрузок обычно пользовались специальными десантными баржами или ботами, кои двигались при помощи весел или на буксире катеров.

Обладая малой вместимостью и плохой мореходностью, такие бота были слабым подспорьем при выгрузках, особенно при наличии зыби или прибоя, почему сами выгрузки были делом весьма длительным. Эта медленность и затрата большого времени при высадках весьма стесняла все оперативные замыслы и расчеты, делая сами десантные операции делом весьма сложным, опасным и подверженным неудачам. С привлечением *Эльпидифоров* условия эти изменились в значительной степени, сократив время выгрузок в несколько раз.

Опыт высадок на берегах Лазистана у Ризе (две бригады), у Трапезунда (дивизия) показал, что при наличии достаточного числа *Эльпидифоров* выброска на берег значительного десанта есть вопрос нескольких часов, тогда как в прежнее время эта операция заняла бы двое суток.

И здесь работа *Эльпидифора* оказалась выше всяких ожиданий. Подойдя к борту транспорта, он по сходням и трапам принимал в первую очередь людей, при чем время погрузки не превышало 15—20 минут. В следующие рейсы принимались лошади и грузы, которые подавались одновременно несколькими стрелами при чем лошади, повозки, кухни шли на палубу, остальной груз в трюмы. Отвалив и подойдя к берегу *Эльпидифор* вылезал на него носом и начинал быстрым темпом разгрузку, при чем лошади выводились прямо на мелководье, откуда и достигали берега самостоятельно (5 — 10 саж.), а грузы или подавались через носовые сходни или выгружались на легкие временные пристани на козлах, откуда их сдавали на берег.

И так как благодаря *Эльпидифорам* интенсивная выгрузка каждого транспорта могла вестись с обоих бортов, то достигалось небывалое до того времени сокращение времени. Так, при выгрузке у Ризе операция, начавшаяся в 9 утра, к 3 часам дня была уже кончена, тогда как при прежних средствах она потребовала бы минимум 24 часовой работы, т. е. в том числе и ночной работы, особенно трудной в условиях военного времени.

Эльпидифор—минный заградитель. Широкое развитие минной заградительной борьбы потребовало значительного числа судов, способных выполнять операции этого рода. Поэтому с самого начала войны в дополнение к «штатным» заградителям и миноносцам все флоты стали стремиться к приспособлению для этой цели и других судов. Так, в Балтийском море были использованы для этого легкие крейсера, затем техника выработала тип подводного заградителя и т. д. Параллельно с использованием боевых судов шло приспособление и судов вспомогательных. В Черном море в период операций заграждения Босфора (осень 1916 года) для этой цели были применены те же *Эльпидифоры*, которые под прикрытием миноносцев удачно ставили минные банки у самого Босфора и прилегающих к нему берегов, выполняя таким образом часть общей заградительной работы.

Таким образом, и эта функция была проверена опытом, подтвердившим полную целесообразность использования *Эльпидифора* и в этом направлении, тем более, что несложность оборудования и возможность быстрого его выполнения представляли собою явные выгоды на деле.

Итак, из ознакомления с боевой работой *Эльпидифоров* по опыту Черного моря можно с уверенностью сказать, что минувшая война с полной очевидностью доказала, что в судовой состав флота должен быть включен новый тип вспомогательного суда «универсального» значения, которое как по своим элементам, так и по тактическим заданиям должно представлять из себя гармоническое соединение—тральщика, прибрежного транспорта, посыльного, охранного и буксирного судна, десантной баржи, спасательного парохода и бомбардирского корабля прежнего времени.

Универсальное судно парусной эпохи.

Что такое судно должно было рано или поздно появиться в рядах флота, можно было бы пожалуй предвидеть даже «эмпирически». Военно-морская история и как раз история нашего флота уже знает подобный «универсальный» корабль в парусной эпохе—галеру и ее младшую сестру—скампавею.

Именно галера и была как раз таким годным к применению «на все руки» судном в условиях шхерной и прибрежной войны. Это она перевозила Петру I десант в Швецию и снабжение нашей армии осаждавшей Выборг, доставляла провиант, обоз и подкрепление действующим по побережью отрядам Шереметева и Апраксина, бомбардировала шведские порты и рейды, несла шхерную блокаду и заграждала фарватеры. Это именно она являлась представительницей того «армейского флота», который был создан для неразрывных действий армии и флота на побережьи.

И здесь именно типичен тот правильный термин «армейский флот», который был присвоен галерному флоту, в состав коего по мере развития оперативных требований входили такие разновидности гребного судна, как прамы, бомбарды, канонерские лодки, конные (т. е. для перевозки лошадей и обоза), галеры для десанта и т. п.

Поэтому с тем большей уверенностью можно утверждать, что выявившийся опытом минувшей войны новый тип вспомогательного судна *Эльпидифор* — есть явление исторически закономерное, естественным путем долженствующее быть узаконенным в штате каждого флота, а не рассматривать только, как явление случайное, импровизацию военного времени.

Подобно тому, как в эпоху Северной войны галерный флот с его универсальными качествами обеспечил оперативному творчеству Петра необходимую связь в действиях «обеих рук потентата», такую же роль выполнил и новый тип судна *Эльпидифор* в подобной же обстановке и с исполнением тех же функций.

И если произвести сравнения боевых фукций обоих типов, то увидим их полнейшее соответствие.

	ГАЛЕРА.	*Эльпидифор.*
Действия у берегов	Бомбардировка портов, береговых укреплений и позиций. Разрушение береговых путей сообщения. Уничтожение каботажа и подвоза.	Тоже.
Десантные операции.	Перевозка десанта, его высадка, выгрузка, прикрытие и снабжение.	Тоже.
Совместные действия с армией.	Поддержка сухоп. операций в прибрежн. полосе огнем судовой артиллерии.	Тоже.
Охранная служба.	Охрана рейдов и стоянок. Прикрытие транспортов и их конвой.	Тоже.

Таким образом, в главном—аналогия полная. Остаются, следовательно, только функции несвойственные эпохе галерного флота, т. е. траление, постановка минных заграждений, спасательная, ледокольная и буксирная служба, кои составляют тактический плюс *Эльпидифора*.

Итак сделав короткий галс в прошлое, вернемся к основному предмету нашего исследования.

Создание универсального вспомогательного судна.

Мы полагаем, что изложенного выше достаточно, чтобы считать, что намеченный опытом войны тип «вспомогательного судна универсального значения», подобный *Эльпидифорам* должен быть введен в состав современного флота ввиде «штатной» судовой единицы, в коей все тактические элементы и требуемое техническое оборудование должны находиться в наиболее полном гармоническом равновесии и целесообразном совмещении.

Отсюда на технику ложится задача разработать такой тип судна с осуществлением всего, что требует для него

основная идея—«универсальности», так как именно она и является самым заманчивым фактором для оперативной мысли.

В самом деле, ничто так не стесняет оперативное творчество, как недостаток в средствах, особенно когда эти средства относятся к рубрике мелких, но неизбежных факторов подготовительного значения.

Например, недостаток тральщиков для сопровождения эскадры в море решительно парализует способность флота производить ряд операций. С другой стороны нельзя признать нормальным использование для второстепенных функций боевых судов, нужных для прямого своего назначения. Поэтому наличие вспомогательных судов совмещающих в себе способность выполнить несколько боевых и служебных функций только расширяет область творчества оперативной мысли, освобождая его от тягостной задачи изощряться в создании нужных средств во время самой борьбы.

И в данном случае, раз боевая необходимость выработала на деле из каботажной шаланды судно, которое в течении всей войны выполняло ряд функций необходимых для осуществления той или иной части операции, если оно своим наличием заполнило недостаток в судовом составе флота и подкрепило оперативную мысль в уверенности в выполнении ее воли, то было бы недопустимым лишать в будущем эту оперативную мысль нужных ей средств и ставить ее в необходимость создавать их во время будущей борьбы вновь тем же примитивным способом.

Это означало бы—непонимание указаний и требований боевого опыта.

Следовательно, такие суда должны быть созданы в мирное время по указаниям оперативной мысли, которая в свою очередь на ряду с своими заданиями технике должна указать ей также и определенные границы «универсальности».

Итак оперативной мысли необходимо дать соответствующие адания руководствуясь коими техника могла бы разработать свой проэкт.

Поэтому, не вдаваясь в подробности, мы приведем здесь сводку тех основных качеств, коими желательно снабдить судно, исходя из его главнейших служебных функций.

1. Служба траления.	Судно должно отвечать требованиям эскадренного траления, при чем водоизмещение, ход, район действия и т. п. элементы должны отвечать особенностям театра и вероятной оперативной работе.
2. Транспортная и десантная служба.	Грузоподъемность до 100.000 пудов. При выгрузках десанта — батальон пехоты. Способность изменять осадку носа для притыкания к берегу. Машина и котлы в кормовой части судна. Палуба без излишних надстроек, для приема обоза, т. е. повозок, кухонь и т. п. Носовые сходни для выхода людей и вывода лошадей на берег. Кормовой якорь.
3. Боевая служба (артиллерия и защита жизненных частей)	Вооружение: орудия до 100 мм. на носу и корме. Аэропланное орудие и мелкая артиллерия по борту. Пулеметы. Бронирование рубки и погребов. Защита котлов и машины—угольными ямами.
4. Постановка минного и сетевого заграждения.	Съемные приспособления для постановки с таким же оборудованием трюмов.
5 Спасательная и буксирная служба.	Оборудование средствами для откачивания и оказания помощи поврежденным в бою или потерпевшим аварию судам. Ледокольное образование корпуса.

Особенное внимание должно быть обращено на техническое удовлетворение первых двух функций, т. е. траления и транспортно десантной службы. В отношении последней особенно важно обезпечение безболезненного притыкания к берегу и оборудование средствами для скорейшего приема и выбрасывания груза и десантного снабжения.

В заключение необходимо указать также, что суда этого типа должны быть широко использованы для борьбы с подводными лодками, почему при разработке проэкта такого судна должны быть приняты во внимание опытные данные войны и в этом направлении.

Обеспечение флота вспомогательными судами.

Теперь остается обсудить вопрос, каким способом флот может наилучшим образом обеспечить себя достаточным количеством вспомогательных судов разобранного нами типа.

Мы убеждены, что современная война потребует их в таком количестве, какое не в состоянии выставить никакой действующий флот, т. е. все равно он не сможет удовольствоваться тем штатным числом их, которое позволят ему государственные средства иметь в мирное время. Следовательно, их придется черпать из прежнего источника—коммерческого флота—по военно-судовой повинности.

Мы убеждены также, что при таком положении вещей без надлежащего учета опыта войны, нами полученного, флот опять будет иметь в своем распоряжении вспомогательные суда с неизбежною необходимостью путем спешной импровизации и примитивными способами превращать их в боевые единицы, тратя и время и средства весьма непроизводительно.

В самом деле, едва ли можно будет надеяться на то, чтобы суда коммерческого назначения в равной мере могли бы быть пригодны для военного использования, если их постройка, разсчеты и элементы будут зависить от частного почина и усмотрения. И едва ли будет выгоден для военной эксплуатации тот разнокалиберный состав судов, который с момента начала войны войдет в состав флота чтобы составить его вспомогательную часть и при том с теми ответственными функциями, кои мы выше перечислили.

Вот почему нам казалось бы наиболее правильным в предвидении боевых задач, предстоящих этим судам при вступлении их в строй, регламентировать те условия, кои государство, должно установить по отношению к тем судам, которые по требованию военного времени должны войти в состав его активного флота.

Другими словами вопрос сводится к установлению определенных договорных условий ко всякому строющемуся судну (напр. типа того же *Эльпидифора*), по которым в дополнение к его обычным элементам, как судну коммерческого использования, вводятся задания и требования, кои позволяли бы быстрое и неизменяющее его морских качеств превращение в вспомогательное судно военного времени.

В данном случае, например, тип судна *Эльпидифор* на опыте войны оказался весьма удобным для боевых целей, но тот же опыт показал: 1) что судно потребовало ряд переделок и приспособлений, 2) что некоторые элементы судна не отвечают тактическим требованиям, кои было желательно пред'явить к нему и 3) что наиболее целесообразное использование судна зависит от придания ему иных качеств, что можно достигнуть или перестройкой или, что проще, постройкой впредь новых судов того же типа со включением в его задание требуемых данных.

Поэтому, нам кажется, что наиболее правильное решение этого вопроса будет заключаться в том, что в задания каждого строющегося коммерческого судна, если его тип признан годным для использования в военное время в виде судна вспомогательного значения, должны быть обязательно включены и те элементы и приспособления, кои позволяют в нужный момент превратить коммерческое судно в вспомогательное судно без излишней траты времени.

Опыт войн последнего времени достаточно подчеркнул все неудобство положения, которое неминуемо создавалось у нас с началом каждой войны, когда приходилось пользоваться случайным контингентом судов, вооружать их случайными пушками, наделять случайным экипажем... Все это в результате приводило к случайным операциям, из коих потом делались случайные выводы, приводившие к бесполезной трате средств и к вредной привычке воевать с импровизированным флотом.

Во избежание последнего вообще, а в частности для достижения большого числа пригодных для боевой службы судов мы считали бы необходимым установления следующих положений:

Условия организации вспомогательного флота.

1. В целях обеспечения боевых флотов государства вспомогательными судами, правительственными органами, т. е. военно-морским и торгового мореплавания, вырабатывается для морей и водных бассейнов ряд типов судов, кои отвечая требованиям промышленной эксплоатации своего района в то же время включали бы в себе и способность быть с наименьшей затратой времени и средств быть использованы для боевых целей.

2. Такие суда находясь на постоянном учете в числе военно-морских средств государства должны с момента своего создания иметь все боевое оборудование соответственно своему специальному назначению. Оборудование это должно храниться в базах их приписки на учете военно-морских органов.

3. Личный состав таких судов находится на положении военно-обязанных в резерве флота со всеми правами его.

4. Периодически для практики личного состава и проверки технического оборудования суда привлекаются для участия в маневрах или занятиях по боевой специальности (учебный сбор) при чем поступают в ведение специальной инспекции от флота.

5. Для ведения учета, проверки организации, и т. п. во флотах образуются специальные инспекции, на обязанности коих кроме ведения вопросами мобилизационного характера лежит также инспектирование судов в мирное время и поддержание их на высоте современных требований в оперативном и техническом отношении, а также подготовка нужного для военного времени кадра специалистов, даваемых от флота в дополнение к личному составу мирного времени.

Проведение в жизнь указанных мероприятий безусловно послужит основанием для правильной организации вспомогательного судового состава, вступающего с началом войны в строй, так как во первых, все необходимые суда будут уже с момента своего создания иметь необходимые для боевой службы тактические элементы, во вторых, они будут заблаговременно обеспечены и снабжены всеми нужными приспособлениями и, в третьих, что самое главное, вступят в строй с достаточной

подготовкой для участия в боевой службе, т. е. с обученным личным составом и проверенной материальной частью.

Следовательно, все дело должно свестись к разработке проэктов таких судов вспомогательного значения, что может быть осуществимо путем конкурса по заранее разработанным оперативной мыслью заданиям, где должны быть указаны как желаемые свойства судна, так и пределы универсальности, чтобы избежать нецелесообразного совмещения промышленных и военных элементов, одних в ущерб другим.

Таким образом, в случае войны в распоряжении флота будут иметься вспомогательные суда двух категорий:

1. Суда специально выстроенные т. е. штатнаго образца, кои находясь все время в составе флота представляют собою основной кадр вспомогательных судов, обслуживающих флот в мирное время и подготовляющих личный состав.

2. Суда промышленного назначения числящиеся в резервном флоте и входящие в состав флота с момента мобилизации по мере боевой надобности. Будучи по своему заданию предназначенными для несения вспомогателной службы военного времени, суда эти согласно изложенным нами выше условиям, будут вступать по мере развертывания основного ядра с готовой материальной частью, необходимым боевым снабжением и практикованным личным составом, при чем при планомерной деятельности мирного времени ведающей ими инспекции, вступление самих судов в строй естественно должно протекать с наименьшей затратой времени на техническое оборудование и приспособление, так как вся требуемая для этого материальная часть и вооружение будут фактически не только готовы и на лицо, но и опробованы и испытаны на деле во время учебных сборов и маневров.

Следовательно, боевой флот к первой же своей операции сможет распологать необходимым для него составом вспомогательных судов новаго типа, используя их «универсальность» в любом для себя направлении с первых же дней борьбы.

Н. Н.

Развитие типа линейного корабля нашего флота.

ВВЕДЕНИЕ.

Настоящий очерк, составленный по материалам Исторической Комиссии, представляет опыт исследования той эволюции идеи линейного корабля, которая за период после Русско-Японской войны привела к созданию кораблей типа «Севастополь», участвовавших в минувшей войне в составе главных сил русского флота.

Под именем линейного корабля понимается военный корабль, предназначенный для артиллерийского боя в открытом море. Поэтому историческое развитие типа линейного корабля является, прежде всего, следствием усовершенствования морской артиллерии и последовательного изменения взглядов на ее боевое использование.

Под влиянием непрерывных морских войн XVII столетия постепенно выработались определенные типы военных судов, почти одинаковые для всех флотов. Вес и размеры артиллерийского вооружения возросли до пределов допускавшихся судостроительной техникой. Главными типами морских орудий того времени являются тяжелые чугунные пушки и бронзовые кулеврины для стрельбы свинцовыми ядрами на большие дистанции. Применение разрывных снарядов на больших судах считалось делом весьма опасным. Пушки стреляли только чугунными ядрами и картечью.

С началом XVIII столетия в число морских держав вступает Россия. Корабли русского флота развиваются наравне с другими, но, кроме того, вырабатываются собственные образцы вооружения. В эпоху семилетней войны установился новый тип орудия—единорог, применявшийся в полевой войне, на ряду с пушками, для стрельбы разрывными гранатами относительно большого калибра. Впоследствии единороги были

приняты на вооружение кораблей для стрельбы пустотелыми снарядами. Дальнобойность единорогов, наравне с пушками, не превышала 15 кабельтовов, но возрастала при настильно-рикошетной стрельбе.

Вслед за тем на английском флоте появилась корронада, которая, в противоположность единорогу, стреляла сплошными ядрами относительно большого веса и являлась весьма могущественным орудием специально для боя на коротких дистанциях. Исключительным развитием этого типа орудий объясняются особенности тактики английского флота в конце XVIII столетия. Впоследствие карронады были введены на русском флоте. Штатное положение 1805 года предусматривает для вооружения линейных кораблей 36-ти фунтовые пушки и 24-х фунтовые карронады. Орудия того времени стреляли ядрами, бомбами, брандскугелями, дрейвгаглами и картечью. Принимая, кроме того, во внимание постоянное соединение различных типов и калибров орудий на одном корабле, управление такой артиллерией представляется весьма сложным и становится понятным общее стремление к ее упрощению.

В 20-х годах XIX столетия появились идеи: парового двигателя для военного флота и коротких пушек большого калибра для стрельбы разрывными бомбами, как средства, при помощи которого достаточно одного попадания для уничтожения деревянного корабля. Последняя идея в особенности быстро распространилась и в 30-х годах повсюду появились на судах бомбовые пушки 2-х пудового и даже больших калибров. В России бомбовые пушки явились на смену единорогов и вытеснили последние с вооружения кораблей. Всеобщему распространению бомбовых пушек в особенности способствовал необычайный результат Синопского сражения, которое является первым серьезным боевым опытом применения этого типа орудий.

Как средство борьбы с бомбовыми пушками, после крымской войны рождается идея железного судостроения. Вместе с тем, опыт боя французских плавучих баттарей с укреплениями Кинбурна привел к созданию во Франции и Англии типа корабля — броненосца. Борта линейных кораблей стали защищаться бронею из сварочного железа толщиною до 4-х дюймов.

С началом железного судостроения представилась возможность устанавливать на судах бомбовые пушки большого веса. В эпоху американской междоусобной войны впервые появилась идея естественного скрепления орудий с целью увеличения их прочности и началось изготовление чугунных бом-

бовых пушек больших калибров, названных «колумбиадами» по имени штата, в котором было установлено их производство.

С целью использования тяжелых орудий на кораблях была изобретена вращающаяся бронированная башня, которая первоначально устанавливалась на особо построенных низкобортных судах, получивших название «мониторов», по имени первого их представителя. Вслед за тем, в Англии по предложению Кольза начали строить корабли с башенными установками, вращающимися на катках. Неудовлетворительные мореходные качества низкобортных рангоутных судов надолго задержали распространение этой идеи и в последующий период лишь постепенно выработался тип башенного линейного корабля, получивший название «эскадренного броненосца». Вместе с тем началось соревнование между толщиною брони и калибром орудий тяжелой артиллерии.

С другой стороны, развитие искусства боевого маневрирования, сперва в одиночных боях быстроходных крейсеров, а затем, в особенности, с введением парового двигателя, даже в линейных эскадрах, заставило отказаться от идеи ближнего боя и постепенно привело к повсеместному исчезновению облегченных пушек и карронад. Морской артиллерии средних калибров была поставлена задача дальнобойного действия разрывными снарядами. Таким образом в средине XIX столетия бомбовая пушка является единственным типом орудия морской артиллерии и разрывная бомба—ее главным и основным снарядом. В качестве орудия ближнего боя начала развиваться мелкая скорострельная артиллерия, калибры которой, с течением времени постепенно уменьшаются до размеров ручного оружия.

Первый железный броненосный линейный корабль «Warrior», построенный в 1861 году, при длине в 380 фут имел водоизмещение 9240 тонн, то есть вдвое превзошел самые большие корабли деревянного судостроения, и был покрыт 4 дм. бортовой броней на протяжении $^3/_5$ своей длины. Дальнейшая эволюция корабля заключается в постепенном введении бронированных башень для установки тяжелой артиллерии и усилении бронирования корпуса. Для вооружения броненосных судов в морскую артиллерию были приняты 11 и 12 дм. пушки. В Америке появились колумбиады, калибр которых доходил до 20 дюймов. Железная броня, возрастая по толщине, дошла до 24 дюймов на английском корабле «Inflexible» постройки 1876 года. Вес бронирования увеличился, начиная с 15% от водоизмещения до пре-

дельной величины в 55%, причем поясная броня покрывала лишь небольшую по высоте полосу борта у ватер—линии.

Что же касается расположения главного пояса брони на линейном корабле, то в этом отношении с самого начала получили параллельное распространение две различные идеи. В силу одной из них, толстая броня признавалась необходимой для защиты наиболее жизненных частей корабля и располагалась в средней части корпуса, прикрывая тяжелую артиллерию, машины, котлы и боевые погреба, но оставляя оконечности корабля незабронированными. Такова система бронирования линейных кораблей английского флота и тех морских держав, которые в своем развитии следовали за Англией. В отличие от этого, во Франции, при постройке броненосцев, стремились, главным образом, обеспечить непотопляемость корабля и поэтому поясная броня располагается по всей длине ватерлинии от штевня до штевня.

Недостаточная дальнобойность гладкостенных пушек вследствие относительно малого веса разрывных бомб и в то же время стремление увеличить поперечную нагрузку бронебойных снарядов, потребовали применения продолговатых снарядов и нарезных орудий. Успеху введения в морскую артиллерию тяжелых нарезных пушек весьма способствовал быстрый прогресс сталелитейного дела. На русском флоте была принята система стальных орудий образца 1867 года, стрелявших чугунными бомбами со свинцовою оболочкою. Первые русские продолговатые бомбы оказались, по сравнению с современными снарядами иностранных флотов, более толстостенными и поэтому содержали меньшее количество взрывающейся начинки. В общем наши снаряды получились более тяжелыми, вследствии чего развивали меньшую начальную скорость.

В последующий период развития дальнобойности орудий при прогрессивно-горящем порохе, с усовершенствованием нарезов появились снаряды длиной до 3 калибров с медными поясками. Что же касается веса снарядов, то вопрос этот решался различно. Увеличение пробивной способности требовало тяжелого снаряда, и возможно большей его скорости при попадании в цель на боевых дистанциях. С другой стороны, для обыкновенной бомбы, вес ограничивался стремлением получить возможно тонкостенный снаряд с большим содержанием начинки. Неодинаковое развитие продолговатых снарядов в разных флотах в дальнейшем становится еще более заметным в связи с различием взглядов на их боевое использование.

Наполеоновская идея решать участь боя массированием артиллерийского огня на коротких дистанциях в свое время получила отражение в морской войне в виде распространения карронад и облегченных пушек. Нельсон при Трафальгаре и Сенявин при Афоне наилучшим образом использовали современную им судовую артиллерию. В начале прошлого века развитие могущества артиллерии на английском флоте шло исключительно на счет увеличения разрушительного действия снарядов в ущерб их дальнобойности.

Впоследствии, постоянные случаи беспомощного положения английских крейсеров под огнем быстроходных американских и французских приватиров заставили англичан отказаться от карронад и усовершенствовать дальнобойные пушки больших калибров. Русский флот не имел подобного опыта, так как в ряде последующих войн не встретил достойного противника и затем получил небывалый успех использования бомбовой артиллерии при Синопе. Вместе с тем знаменитый таранный удар Тегетгофа при Лиссе заставлял предполагать возможность ближнего боя паровых судов и броненосцы вооружались таранами еще долго после того, как была оставлена надежда на их боевое применение. В связи с этим, бронебойным снарядам ставилась задача возможно большого разрушительного действия, хотя бы на самых малых дистанциях стрельбы.

Снаряды быстроохлажденного чугуна, достаточно хорошо пробивали железную броню своего времени. В начале 80-х годов прошлого столетия появилась сталежелезная броня, которая надежно сопротивлялась ударам чугунных снарядов, что в свою очередь заставило искать более твердый и упругий материал для выделки бронебойного снаряда. В 1886 году появились бронебойные снаряды из хромовой стали и с этого времени чугунные бомбы на вооружении флотов заменяются более прочными стальными снарядами. Одновременно с бронебойным снарядом, обыкновенная бомба почти повсюду превращается в стальной фугасный снаряд, предназначенный для действия большим числом осколков при разрыве.

Под влиянием этих идей в конце 80-х годов на вооружение русского флота была принята система 6-ти, 8-ми и 12-ти дюйм пушек в 35 калибров длиною, предназначенных для стрельбы бурым призматическим порохом. Эти орудия обычно причисляют к образцам 1877 года, так как они имели одинаковое с теми устройство нарезов. В их систему впервые вошли стальные снаряды большого веса. Впоследствии, при окончательном решении вопроса об относитель-

ном весе снарядов, были приняты облегченные стальные снаряды, как более отвечающие своему назначению при значительном увеличении начальной скорости полета. Сравнительные весовые данные этих снарядов могут быть представлены следующей таблицей.

Калибр. снаряда.	ВЕС СНАРЯДА.			
	Образца 1886 года.		Образца 1892 года.	
	В килограммах.	Относительный.	В килограммах.	Относительный.
12″	455,5	16,1	331,7	11,7
8 »	133,3	16,0	87,9	10,6
6 »	55,8	15,9	41,5	11,7

Идея такого изменения основного элемента линейного корабля принадлежит С. О. Макарову в бытность его в должности Главного Инспектора Морской Артиллерии. Одновременно с этим предполагалось создать тип быстроходного небронированного корабля уменьшенного водоизмещения. Хотя последнее предложение не получило осуществления, но тем не менее были приняты связанные с ним основные положения, которые послужили руководящими началами при дальнейшем развитии русской морской артиллерии. Эти положения формулируются следующим образом.

1. Введение легких снарядов дает увеличение начальной скорости от 14% до 21%.

2. В зависимости от увеличения начальных скоростей произойдет соответствующее увеличение настильности траектории, которое играет в морской стрельбе самое первостепенное значение.

3. На флоте не существует способа точно определять растояния, которые к тому же быстро меняются вследствие большого хода кораблей.

4. Из рассмотрения таблицы поражаемых пространств и допускаемых ошибок в дистанциях видно, что легкие снаряды имеют огромное преимущество перед тяжелыми по отношению настильности, а следовательно и к меткости стрельбы.

Преимущество это особенно велико на малых и средних дистанциях, на которых, вероятно, и будет происходить сражение. (Таблица была составлена для 6″ пушек от 6 до 21 калиб.; а для 12″ от 10 до 30 калиб.).

5. Орудие с комплектом легких снарядов весит менее, чем орудие с таким же комплектом тяжелых снарядов.

6″ на 2,2 тонн.
8″ » 3,9 »
12″ » 7,5 »

6. Сравнительная стоимость орудий и боевых запасов выражается следующими числами

легкие 6″ дешевле на 11,7%
» 8″ » » 12,8%
» 12″ » » 5,2%

7. Из таблицы пробивающей способности тяжелых и легких снарядов, сравнивая орудия по количеству потребного для них водоизмещения, видно, что почти на все боевые дистанции, пробивающая способность легких снарядов, при принятых весах и комплекте запасов, превосходит пробивающую способность тяжелых, сравнивая и то, и другое на единицу потребного для них водоизмещения (таблица была составлена на 10 кабельт.).

8. Как бы ни был велик вес металла и разрывного заряда, он может произвести полезную работу только тогда, когда снаряд попал в цель, между тем процент попадания в бою всегда был самый незначительный, поэтому во флоте всякая мера, ведущая к увеличению числа попаданий, настоятельно необходима.

Мы еще не имеем примеров настоящей боевой стрельбы при огромных скоростях хода, которых достигают современные корабли. Без сомнения, большие скорости хода, вредно отзовутся на числе попаданий, ибо дистанции будут меняться весьма быстро. В этом отношении выгода, представляемая большею настильностью траекторий, уравновесит ту выгоду, которую даст больший вес выбрасываемого металла.

9. Кроме всего выше сказанного одним из главнейших мотивов, по которому Комитет считает полезным установить легкий снаряд, заключается в желании иметь однообразие у себя на флоте, так, чтобы вновь заготовляемые снаряды могли употребляться для всех орудий того же калибра. (Журнал Морск. Технич. Комитета по артиллерии 12-го Мая 1892 г. № 47).

Система облегченных снарядов и пушек в 35 калибров длиною вполне отвечала состоянию техники и требованиям тактики своего времени, представляя последнее слово пятивекового опыта применения селитроугольного пороха в морской войне Эта система постепенно развивалась в эпоху постройки

черноморского линейного флота, когда после 30-ти летнего вынужденного отсутствия, флот этот создавался вновь «на радость долго скорбевшего о нем отечества».

С изобретением бездымного пороха получилась возможность на счет большой силы заряда одновременно увеличить начальную скорость и вес стального снаряда при стрельбе из орудия надлежащей конструкции. Благодаря этому, дальнобойность орудий при бездымном порохе возросла почти втрое и произведенный этим изобретением переворот имеет сам по себе большее значение, чем переход к нарезной артиллерии. Высокие баллистические качества нового пороха уже на первых порах свели на нет все усовершенствования, достигнутые морской артиллерией в предшествующий период и заставили повсюду перейти к новым системам орудий и снарядов. Прежние системы оказываются устаревшими и, если не могут быть приспособлены для стрельбы бездымным порохом, то снимаются с вооружения. Все государства спешат вводить тот или иной вид бездымного пороха, не стесняясь никакими экономическими и техническими трудностями. К концу XIX столетия фабрикация дымного пороха для военных целей повсюду прекращается.

При бездымном порохе значительно упростилось заряжание орудий, благодаря чему сильно развилась скорость стрельбы. В системах 90-х годов пушки средних калибров, способные делать более одного выстрела в минуту, называются скорострельными и составляют главное вооружение кораблей. Вместе с тем основным типом морской артиллерии является, почти повсюду, система 12″ пушки в 35 или 40 калибров длиною в числе не более четырех орудий на линейном корабле, установленных в парных или одиночных бронированных башнях. Такова артиллерия четырех великих морских держав того времени. По мере установления взглядов на боевое использование скорострельных и тяжелых орудий новой артиллерии выработывались отвечающие им новые типы боевых кораблей. В эту эпоху можно наглядно представить развитие линейного корабля по данным основного вооружения типичных представителей различных флотов.

В приведенной таблице показаны основные величины, характеризующие морскую артиллерию, впервые установившуюся после введения орудий для стрельбы бездымным порохом. Для более наглядного сравнения относительные веса снарядов представлены по системе $\frac{\text{килограмм}}{\text{литр}}$ в кубах калибра орудий. Русские пушки почти не отличались от основных французс-

Морская артиллерия в 1895 году:

Морские державы.	Типы кораблей.	Водоизмещение.	Скорость хода.	Артиллерийское вооружение.			
				Число орудий средней артиллер.	Относ. вес снаряда.	Вес 12" пушки в тоннах.	Начальная скорость снаряда.
Франция .	Charlemagne	11.300	18 узл.	18 ор.	12,1	41 т.	2550 ф./с.
Англия . .	Majestic	15.150	18 »	12 »	13,6	46 »	2350
Америка .	Jowa	12.900	17 »	18 »	13,9	45 »	2100
Россия . .	Три Святителя.	13.500	16 »	16 »	11,7	43 »	2600

ских образцов, но стреляли снарядами сравнительно более легкими с большей начальной скоростью. В противоположность этому английская и американская артиллерия вооружается тяжелыми стальными снарядами. Самостоятельно выработанные в эту эпоху системы 8-ми и 10-ти дюйм. пушек еще более характерны для русского флота. Для этих орудий были приняты стальные снаряды, не превосходящие веса чугунной бомбы образца 1867 года, а именно 10,6 кубов калибра, что позволило сообщить этим снарядам начальные скорости до 2900 фут в секунду. Таким образом, после введения бездымного пороха русская морская артиллерия в первой стадии своего развития, отличалась наиболее легкими снарядами и наибольшими начальными скоростями. Эти особенности могут быть объяснены стремлением к возможному увеличению живой силы снарядов, с целью усовершенствования их пробивной способности, хотя бы и в ущерб дальнобойности и фугасному действию. При этом были введены бронебойные снаряды всех калибров, включительно до 47-ми миллиметрового. Вообще говоря, снаряды обоих родов содержали вдвое, если не втрое, меньше взрывчатой начинки, чем то было принято на иностранных флотах.

Между тем, к концу XIX столетия усовершенствования в обработке прессованного и желатинированного пироксилина и различных видов плавленой пикриновой кислоты позволили употреблять эти взрывчатые вещества в морской артиллерии.

Фугасное действие снаряда приобретает с этого времени первостепенное значение, так как снаряды получают способность сильного разрушительного действия, независимо от скорости при ударе. В 1901 году в Англии появились удлиненные тонкостенные снаряды, начиненные лиддитом до 9% по весу. Затем, во Франции для снаряжения фугасных снарядов был принят мелинит и в России—пироксилин. Бронебойные снаряды начали снаряжать бездымным порохом.

Последнее десятилетие XIX века ознаменовалось несколькими морскими войнами, в которых скорострельная артиллерия впервые получила боевое применение. Опыт Японо-Китайской войны 1894 года позволил сделать следующие выводы.

1. Многочисленная скорострельная артиллерия побеждает недальнобойную артиллерию крупных калибров. Масса выпущенных фугасных снарядов средних калибров превращает в решето все небронированные надстройки и производит пожары, с которыми трудно справиться.

2. Толстая, даже сталежелезная, броня оказывает гораздо большую услугу, чем предполагалось. Эта броня ни разу не была пробита, при стрельбе из орудий, способных ее пробивать.

3. Малая скорострельность и несовершенство установок тяжелой артиллерии, по заявлению японцев, сделали их дальнобойные 12 дм. пушки во время боя лишним грузом. В бою при Ялу китайцы открывали огонь на 30 кабельт., тогда как японцы, обладавшие новейшей артиллерией, стреляли не далее, чем на 20 кабельт.

4. Самодвижущаяся мина на больших судах не может быть использована. Китайцы стреляли из надводных аппаратов с целью избавиться от мин под артиллерийским огнем.

5. Таран во время артиллерийского боя не может применяться. Неудачная попытка китайского крейсера Chi-Jen окончилась его гибелью под огнем японской эскадры.

Испано-Американская война 1898 года, не внесла много нового в смысле накопления боевого опыта, так как морские силы воюющих сторон оказались слишком неравными. В сражении при Сант-Яго де Куба артиллерийский бой происходил на дистанциях от 26 до 16 кабельтовов. Скорострельность американской артиллерии, по свидетельству очевидцев, в этих условиях оказывалось излишней, так как развивалась в ущерб меткости огня. Отсюда получился вывод в пользу увеличения калибра средней артиллерии.

Под влиянием этих результатов в начале XX столетия во всех флотах установился почти одинаковый тип линейного

корабля, который характеризуется следующими элементами: водоизмещение от 13 до 15.000 тонн, наибольший ход 18 узлов, поверхность борта в количестве от 40 до 60% покрыта бронею главного пояса от 8 до 11″ и против казематов и башень—от 4 до 6″; артиллерийское вооружение состоит из четырех 12 дюйм, от 12-ти до 16-ти 6 дюйм. и свыше 20-ти мелких скорострельных пушек. На этих кораблях кроме того имелись тараны и устанавливались подводные минные аппараты. В отношении системы бронирования по прежнему господствовали две различные идеи, причем корабли русского флота были забронированы, исходя единственно из рассчета надежной защиты жизненных частей. Вслед за введением сильных взрывчатых веществ почти на всех флотах были приняты более тяжелые и прочные системы орудий в 40 и 45 калибров длиною, что позволило увеличить начальные скорости снарядов.

Морская артиллерия в 1902 году.

Морские державы.	Типы кораблей.	Водоизмещение.	Артиллерийское вооружение.				
			Снаряд.			Вес 12″ пушки.	Начальная скорость.
			Относ. вес.	Начинка.			
				Фуг.	Брон.		
Франция .	Patrie.	14.900	12,1	6 %	1,5 %	48 т.	2700 Ф/с.
Англия .	Formidable.	15.200	13,6	9 »	2 »	50 »	2650
Америка .	Maine.	13.700	13,9	6,5 »	2,5 »	52 »	2600
Россия . .	Слава.	13.700	11,7	3,5 »	1,5 »	43 »	2600

Последняя таблица показывает развитие основных элементов, составляющих могущество морской артиллерии. Оказывается, что, если сравнительно малый вес русских стальных снарядов первоначально оправдывался большой энергией, которую развивали эти снаряды на малых дистанциях, то ко времени появления тонкостенных снарядов и более тяжелых орудий это преимущество не сохранилось. Благодаря чрезмерному увлечению идеей ближнего боя в предшествовавшем

периоде, русский флот в начале XX столетия оказался вооруженным артиллерией наиболее легкого типа. Следует добавить, что полученный таким образом запас водоизмещения не был использован в смысле улучшения бронирования и мореходных качеств военных кораблей.

Следствием сравнительного облегчения материальной части явилось общее уменьшение могущества русской морской артиллерии. Помимо слабого разрушительного действия снарядов, орудия оказались менее дальнобойными и менее меткими на всех дистанциях.

Русский флот положил начало боевому использованию разрывных снарядов, но его опытом в свое время воспользовались более последовательные соперники. В начале нового века русские корабли оказались в худшем положении, чем английские крейсера, вооруженные карронадами и предпринявшие неудачную борьбу с каперством. Роковая ошибка не была своевременно исправлена и большая часть флота тем самым была осуждена на погибель в боях с первоклассным противником, вооруженным артиллерией современных английских образцов.

I.

Русско-Японская война, ознаменовавшаяся боевыми столкновениями двух первоклассных флотов, впервые показала возможность полного использования дальнобойности тяжелой артиллерии в морском бою и тем самым привела к коренному изменению взглядов на боевое могущество линейного корабля.

Несмотря на то, что главное вооружение обоих противников составляли 6 дюймовые скорострельные пушки, в большинстве случаев эскадренный бой происходил на дистанциях, почти недоступных для успешного действия этих орудий. Вместе с тем, в особенности в бою 14 мая 1905 года, проявилось исключительное значение фугасного действия снарядов на незащищенной бронею корпус и выяснилась необходимость обеспечивать боевую плавучесть и остойчивость корабля, независимо от надежной защиты жизненных его частей. Корабли тонули и переворачивались, не получив иногда ни одной пробоины в броневом поясе.

Под влиянием этих результатов создались новые требования к вооружению и оборонительным средствам линейного корабля. Дальнобойность средней артиллерии увеличивается вместе с возрастанием ее калибров. Появляется сплошное бронирование кораблей по ватер-линии. Таран исчезает.

Применяется усовершенствованное деление корабля на отсеки и защита всего надводного борта и верхней палубы тонкой броней. Тяжелая артиллерия признается главной с тех пор, как успехи техники позволяют назвать ее скорострельной. Устанавливаются усовершенствованные системы тяжелых орудий и повсюду приступают к постройке быстроходных кораблей, вооруженных большим числом 12 дюймовых пушек почти при полном отсутствии средней артиллерии. Все эти преобразования быстро следуют одно за другим. Корабли построенные в предыдущий период, оказываются устаревшими и сохраняют лишь второстепенное боевое значение.

С целью исследовать накопленный боевой опыт, в начале 1906 года, Ученый Отдел Главного Морского Штаба поставил ряд вопросов, на которые различным лицам предоставлялось давать письменные ответы в любой форме. Собранные, таким образом, сведения содержат мнения участников и современников русско-японской войны, сложившиеся под влиянием личных боевых впечатлений и наблюдений над успехами военно-морского дела. Рассматривая эти отзывы, можно проследить критику элементов линейного флота того времени и господствующие взгляды на развитие этих элементов, как в отдельности взятых, так и в целом законченном типе линейного корабля. Ниже приводятся краткия выписки из наиболее характерных мнений. В них наибольшее внимание уделяется недостаткам вооружения и несовершенству образцов, входящих в состав этого вооружения. Употреблявшиеся на войне снаряды единодушно признаются негодными, мелкая артиллерия на больших судах — бесполезной.

«Наши бронебойные снаряды плохо рвались, проходя японскую броню, может быть оттого, что она слабее нашей, а действие наших трубок согласовано с хорошо сопротивляющейся броней». — Дефабр.

«Снаряды наши имеют слишком малый разрывной заряд сравнительно с японскими, а потому дают меньше осколков. Трубки наши мало чувствительны, а потому снаряды часто не рвутся». — Зарубаев.

«Недостатки наших фугасных снарядов — весьма слабое действие; необходимо ввести взамен их новые снаряды с большим количеством разрывного заряда. Нашу трубку к фугасным снарядам надо сделать более чувствительной». — Зарудный.

«Фугасные снаряды не оправдывают вовсе своего назначения. Ни в одном флоте, ни в нашей сухопутной артиллерии нет такого ничтожного по величине разрывного заряда.

Происходит это оттого, что ради экономии делают снаряды из литой стали — такая сталь не имея достаточной крепости, требует, чтобы стенки были не тоньше $^1/_4$ калибра. Снаряды же вальцованные или штампованные допускают толщину стенок в 0,08 калибра.

«Пора отказаться от экономии при решении таких важных вопросов и сделать хорошие снаряды. Трубки в фугасных снарядах должны быть отнюдь не с замедлением взрыва, а весьма чувствительные, дающие взрыв в момент удара» — Деливрон.

«Еще весьма крупный недостаток наших снарядов в том, что они легки. Ни у одной державы нет таких легких снарядов как у нас. Война показала, что морской бой будет вестись на больших дистанциях; при таких условиях необходимо, увеличивая начальную скорость, увеличивать и вес снаряда, дабы он хорошо сохранял свою меткость. Кроме этого самого важного факта, необходимо увеличить разрывной заряд, а это можно сделать, не уменьшая других качеств снаряда, только его увеличением. Нам необходимо перейти к тяжелым снарядам — этого требует опыт войны». — Винк.

«В бою линейных судов оказались наиболее полезными орудия крупных калибров не ниже 8″. Орудия 6″ слабы, а 75 мм., 47 мм. и 37 мм совершенно бесполезны».— Кузьмич.

«Опыт войны достаточно выяснил, что решающая роль принадлежит орудиям крупных калибров, то есть 8″ и выше. Надежды на засыпание неприятеля градом снарядов средней и мелкой артиллерии — надо признать мечтой. На той дистанции, с которой возможен этот «град», самая легкая артиллерия перестанет существовать. Если у нас будут введены фугасные снаряды, подобные японским, то для отражения минных аттак можно будет удовлетвориться 120 мм. орудиями, которые перед 6″ имеют, благодаря унитарному патрону, огромное преимущество в скорострельности».—Семенов.

«Все орудия меньше 6″ мало, или даже совершенно непригодны, а 47 мм и 37 мм. уже просто лишний хлам. Считаю очень действительной артиллерию 8″ калибра, но желательна от нее большая скорострельность и обыкновенная бортовая установка». — Прохоров.

«С уверенностью можно сказать, что для будущей войны 6″ пушки уже не будут годиться, — они и теперь пол боя молчали».—Сполатбог.

«Орудия коротки — желательно перейти к орудиям в 50 калибров, а 12″ — по крайней мере в 45 калибров, чтобы

увеличить начальную скорость $^0/_0{}^0/_0$ на 10 — 15, увеличивая также вес снаряда. Слишком мал угол возвышения—необходимо повысить его для больших орудий до 25 — 30°».— Дефабр.

Предъявляя таким образом, определенные требования к снаряду, орудию, станку и другим частям артиллерийского вооружения, авторы представленных мнений не возражают в целом против принятого способа установки тяжелой артиллерии в двух-орудийных бронированных башнях, но в то же время заметно расходятся во взглядах на систему установки средней артиллерии. Как размещение орудий в башнях, так и палубные установки в бронированных казематах, имеют, при этом своих сторонников.

«Предпочитаю для артиллерии среднего калибра установки только башенные» — Озеров.

«Система башень имеет неоценимое преимущество, упрощая командование и вообще управление артиллерийским огнем. Говорю о парных башнях. Одиночные тяжелы и сложность их устройства не оправдывается их боевой силой». — Капнист.

«Артиллерия среднего калибра должна устанавливаться или в казематах, или по одному орудию в башне, так как скорость стрельбы уменьшается при расположении 2-х орудий в одной башне».—Гертнер.

«В смысле живучести следует предпочесть башенные установки, но вследствии их значительного веса оне не всегда применимы. Преимущество башенных перед казематами—это большой горизонтальный угол обстрела».—Деливрон.

«Казематированная установка орудий в боевом отношении выгоднее башенной: 1) скорость стрельбы больше, 2) управление орудием при наводке легче и точнее, 3) труднее вывести орудие из строя».—Кржижановский.

Повидимому, столь разнообразные решения получились вследствии того, что в поставленном вопросе не была отделена главная артиллерия средних калибров от вспомогательной. Из общего же обзора мнений видно, что отказываясь от мелких орудий, многие участники войны полагали необходимым устанавливать на линейном корабле пушки двух средних калибров, которым давали различное назначение, вследствии чего к их установкам могли предъявляться неодинаковые требования. При этом башенные установки преимущественно имеются в виду для тех орудий, которые причисляются к главной артиллерии. Если же средний калибр оставляется только для противоминных пушек, то для него предпочитают палубную установку, как наилучшим образом

удовлетворяющую условиям стрельбы по быстро движущейся цели. Однако в окончательном виде вопрос об средней артиллерии остался невыясненным. Благодаря этому, при обсуждении задач нового судостроения, совещание пришло к неожиданному решению: устанавливать всю артиллерию на линейных кораблях в двух-орудийных башнях.

Действительное, а не кажущееся, разногласие произошло по вопросу о необходимости минного вооружения.

«Минные аппараты должны быть только подводные и не больше двух».—Чухнин.

«На судах с сильной и дальнобойной артиллерией минные аппараты бесполезны. Опыт войны показал это».—Коломейцев.

«Подводные аппараты желательно иметь на больших судах, так как условия современного боя не исключают возможности сближения судов на минный выстрел».—Кржижановский.

«На броненосцах и больших крейсерах минное вооружение считаю лишним грузом и притом грузом очень опасным для корабля в виду возможности взрыва мин в аппаратах—в надводных от снарядов, а в подводных кроме того, и от взрыва на мине заграждения».—Сполатбог.

Переходя к оборонительным элементам, следует заметить, что все собранные мнения указывают на полную неудовлетворительность бронирования кораблей и требуют различных изменений, как в целой системе, так и в отдельных ее частях. Что же касается самой брони, то качества ее не вызывают нареканий, благодаря чему, признается возможным уменьшить толщину главного броневого пояса на существующих типах судов, распространяя его на большую площадь борта. Броня, казалось, победила артиллерию и стремится использовать свою победу.

«Все небронированные части кораблей выше ватер-линии защищены неудовлетворительно; желательно покрывать суда бронею по всей длине ватер-линии и возможно выше».—Озеров.

«Из опыта минувшей войны известно, что ни один японский снаряд не пробил поясной брони, почему лучше уменьшить толщину броневого пояса в пользу бронирования большей площади борта».—Кульстрем.

«Суда непременно следует бронировать до батарейной палубы, хотя бы 4-х дюймовой броней для защиты от разрывных снарядов. Орудия все должны быть за броней».—Чухнин.

«Самое опасное—это надводные пробоины близь ватерлинии и особенно в носовой части корабля. Эти пробоины, которые при небольшом крене, делаются подводными, вынуждают повысить надводную броню».—Семенов.

«Наши суда нельзя даже считать броненосцами. Бронировать корабль необходимо не отдельными островками, а сплошь по значительной части корабельного борта. Последняя война показала, что броня, даже тонкая, оказывает весьма существенную защиту судам».—Капнист.

«Броневой пояс по ватер-линии должен быть непрерывный, то есть броненосец должен быть забронирован от штевня до штевня. Такой ответ дала практика войны. Особенно носовая часть должна быть бронирована как можно выше над ватер-линией и толщина брони не должна быть тоньше, чем в середине корабля. Для кормовой части можно допустить высоту брони 5—6 фут и тоньше, чем в носу».—Винк.

Вместе с тем, в большинстве мнений указывается на необходимость улучшений в различных деталях бронирования. Особенное внимание обращается на более совершенное покрытие башен и боевых рубок, защиту оснований дымовых труб, головной части руля, машинных люков и элеваторов.

Обеспечение боевой плавучести путем покрытия броней всего борта по ватер-линии и деления корабля на отсеки требует улучшений главным образом, в смысле устройства и расположения переборок.

«Всякое боевое судно должно иметь по возможности наибольшее количество водонепроницаемых отсеков, разделяемых между собою солидными переборками. Каждый отсек должен быть во всех отношениях самостоятелен, то-есть чтобы его наполнение не отражалось на боеспособности корабля. Ниже броневой палубы никаких дверей в переборках иметь не следует».—Путятин.

«Корабль должен быть разделен на отсеки таким образом, чтобы получив пробоины он не кренился. Бортовые отсеки противуположных бортов соединять не трубами, а непроницаемыми флорами между соседними шпангоутами междудонного пространства. Главные непроницаемые переборки делать ниже жилой палубы без дверей и доводить переборки до верхней палубы».—Пилкин.

«В непроницаемых переборках не следует делать никаких дверей. Нужно отказаться от удобства сообщения в мирное время и иметь одни и теже пути сообщения, как в мирное, так и в военное время, то есть через броневую палубу»—Кульстрем.

Остальные элементы, а также основные требования, предъявляемые к типу линейного корабля, наглядно представлены в виде целого ряда общих заданий.

«Первое требование, которое следует предъявлять к любому судну,—это то, чтобы оно было остойчиво и чтобы на нем можно было положить руль на борт, не опасаясь перевернуться.

«Второе—это уменье при постройке использовать тоннаж, уменье, которым до сих пор мы не могли похвастаться (в подлиннике следуют примеры несоразмерностей в существовавших типах кораблей по сравнению их с иностранными судами).

«Третье требование, которое необходимо предъявлять к любому судну—это постройка его без перегрузки против задания по чертежу.

«Затем,—главными данными при постройке боевого корабля должны быть: его вооружение, бронирование, скорость и запас угля, а не водоизмещение или число сил машины. Ведь кораблю в бою придется иметь дело с пушками, бронею и скоростью противника, а не с числом тонн его водоизмещения или числом индикаторных сил.

«Данные для броненосца: 4 — 12″ пушки в 45 калибров; 8 — 10″ пушек в 45 калибров по парно в башнях на верхней палубе; 12—120 мм. пушек в открытой батарее на спардеке немного выше башень,—для отражения минных аттак. Бронирование середины — подобное английским «Lord Nelson», бронирование оконечностей—подобное японским «Kashima»; 12″ пояс по середине и 6″ — к оконечностям, 6″—7″ борт в средине—до верхней палубы; 12″—башни и основания их для 12″ пушек; 10″ — башни для 10″ пушек; 2″—палубы и 12″ — боевые рубки. Скорость 18 — 20 узлов. Запас угля: нормальный 1000, максимальный 2500 тонн. Водоизмещение 16000—17000 тонн. Желательная осадка 27—28 фут.».—Палецкий.

«Эскадренный броненосец есть тип боевого судна для аттаки открытой силой. В нем должны быть развиты в наивысшей степени, как активно, так и пассивно—наступательные элементы.

«Главным средством аттаки для него служит его артиллерия, поэтому в жертву этому элементу должны быть принесены все остальные.

«Артиллерия должна состоять из орудий самого крупного калибра не меньше 12″ и наиболее крупного из калибров скорострельных пушек, принятых для отражения минных

аттак. Таким калибром надо считать 120 мм. пушки или 152 мм. Вообще, на броненосце должно иметь два калибра орудий: 12″—16″ и 120 мм.—152 мм.

«Броненосец должен иметь ход от 20 до 22 узлов и район плавания 4500—5000 миль.

«Защита броней должна исходить из двух соображений: 10″ плита пробивается 12″ снарядом русского орудия в 40 калибров с расстояния в 28 кабельтовов. Стало быть жизненные части должны быть прикрыты такой броней. Бронированных двухслойных палуб не меньше трех, с суммой защиты 4″. Верхняя палуба, прикрывающая батареи 120 мм. пушек, должна быть бронированная в $^1/_4$″—$^1/_2$″. Площадь незащищенного броней борта не больше 5% и то таких мест, где отсутствие защиты и возможность повреждений не играет существенной роли (полубак).

«Наружные очертания броненосца должны быть просты—не иметь бесполезных надстроек. Поднявши оси орудий по возможности выше (не менее 20 фут для успешного действия в свежую погоду), площадь надводного борта не увеличивать больше 6—7000 кв. фут.

«Двигатель, если он будет экономный, ввести турбинный. Можно ввести тепловую машину с электродвигателем, если хранение нефти не вызовет опасений.

«Непотопляемость от пробоин развить увеличением числа бортовых отсеков и введением продольных переборок. Все погреба со взрывчатыми веществами убрать от наружного борта на расстоянии не менее 7 фут.

«Никаких мин, ни самодвижущихся, ни заграждения не иметь. Если же они будут признаны необходимыми, хотя бы для двух подводных аппаратов, то броненосец вооружить двумя подводными лодками с легким их спуском на воду перед боем. Во время боя представлять их собственной инициативе».—Дефабр.

«Силу каждого корабля составляют:

1. Дальнобойная артиллерия, при чем следует иметь в виду, что выгоднее и удобнее иметь меньшую разнообразность орудий на каждом корабле.

2. Броня.

3. Наибольший ход.

4. Наибольший район действия, т. е. наибольшее проходимое пространство по количеству угля и машинных запасов.

5. Сетевое заграждение для броненосцев, броненосных и легких крейсеров.

6. Прекрасная поворотливость.

«Как мера, к которой желательно стремиться в этих требованиях, укажу по типам.

«Эскадренный броненосец. Ход 19 узлов. Запас угля на 6000 миль 12-ти узлового хода. Машинные запасы — полуторный запас на проходимое по углю расстояние. Артиллерия дальнобойная:

12 орудий 12″ в башнях,
12 орудий 6″ } со щитами,
12 орудий 120 мм. }
пулеметы.

«Минное вооружение: 2 подводных бортовых минных аппарата, 6 прожекторов 75 см., сети заграждения. Прекрасная поворотливость».—Рейценштейн.

«Тип эскадренного броненосца должен быть со сплошным бронированием наружного борта броней различной толщины, но нигде не менее 3″, углубляющийся ниже ватер-линии до 6 фут, бронированы должны быть также дымовые трубы, не менее, чем на 20 фут высоты от кожухов, что предохраняет от утраты тяги и повреждения котлов осколками через дымовые ходы. Кроме орудийных башен и рубок боевого управления не должно быть никаких надстроек и возможно меньшее число шлюпок. Боевые мачты с марсами недопустимы и должны быть металлическими, возможно легкими, отвечающими только потребностям беспроволочного телеграфа и сигнализации.

«Артиллерийское вооружение броненосца должно быть в башнях с равномерным обстрелом по всем направлениям и состоять из 4-х 12″ орудий, 12-ти—8″ и от 12 до 16—100 мм. орудий; последния для отражения минных аттак.

«По минной части броненосец должен быть вооружен только двумя надводными аппаратами за броневым бортом, поворотными с углом обстрела в 120—130° и четырьмя прожекторами, выдвигающимися из за броневого борта. Минные катера на броненосце не желательны и замена их подводными лодками грозит броненосцу также безполезным загромождением и весьма призрачной возможностью их использования.

«Ход должен быть 20 узлов с запасом угля для полного хода на 1500 миль, что дает возможность иметь проходимость при экономическом ходе около 3000 миль.

«Клетчатая система постройки должна быть возможно совершеннее с действительно водонепроницаемыми переборками, так как только это гарантирует непотопляемость корабля, а не его водоотливные средства.

«Полагаю, что броненосец подобного типа не превысит своим водоизмещением 15000 тонн, особенно помня все бесцельные грузы, носимые современными броненосцами».— Иванов.

Вышеприведенные, дословные выписки из документов, собранных в 1906 году, отмечают собою главнейшие выводы и заключения, полученные непосредственно после русско-японской войны. Одновременно велись исследования в области артиллерийской и судостроительной техники и разрабатывались способы исправления замеченных недостатков и создания элементов боевого корабля отвечающих новым требованиям. С принятием системы 8-ми и 10-ти дюймовых, дальнобойных снарядов и орудий, благодаря введению затворов по английскому образцу Виккерса, была значительно поднята скорострельность у этих калибров, что в свою очередь позволило перейти к усовершенствованию 12-ти дюймовой системы. Было обращено внимание на возможность использования паровых турбин в качестве двигателя на военных судах и русские заводы вошли в сношение с заграничными фирмами, зарекомендовавшими себя в этом направлении. Наконец, следует отметить большой интерес, вызванный проэктами инженера Гуляева, предложившего строить корабли с уширенным образованием подводной части корпуса, обладавшие, благодаря этому, исключительно большой остойчивостью. Если корабль общепринятой системы, при отношении ширины к глубине около $3^1/_2$, имел метацентрическую высоту около 6 фут, то у судна, построенного по системе Гуляева, эта высота могла быть увеличина до 40 фут, что позволяло считать такой корабль неспособным опрокинуться при каких угодно условиях затопления. В общей своей совокупности все эти данные послужили основанием для суждений о вооружении и общем типе линейного корабля при начавшейся вскоре разработке мероприятий, имевших целью воссоздание боевой мощи флота.

II.

В апреле того же года по приглашению морского министра было созвано особое совещание по вопросам судостроительной программы, под личным председательством морского министра вице-адмирала Бирилева. В качестве членов совещания было привлечено свыше 20 лиц, принадлежавших, главным образом, к составу адмиралов и начальников технических управлений морского ведомства. Открывая первое заседание, морской

министр сообщил, что, при изменившемся после войны политическом и финансовом положении страны, правительство не имеет определенной программы развития военных сил, почему в вопросах судостроения собранию придется обойтись собственными соображениями. Вслед затем совещание непосредственно занялось рассмотрением различных вопросов, которые ставились в случайной последовательности, по мере их возникновения. В основу первоначальных суждений о типе боевого корабля, были положены нижеследующие пункты заключения, сделанного по журналу совещания от 22 апреля т. г. № 2:

«1. Береговая оборона не действительна, если она не поддержана боевым флотом, почему одновременно с нею необходимо иметь и боевой флот.

«2. Вследствии эволюции типа боевого корабля, данный момент наиболее благоприятен для воссоздания флота; следует его теперь же развивать.

«Современных кораблей еще нет ни у кого. Всем надо строить новый тип, и нам, чтобы не уступить в будущем в силе нашему противнику, необходимо приступать как можно скорее к постройке больших судов.

«3. Главный тип боевого корабля—броненосец с большим водоизмещением, при скорости в 20 узлов, с большим числом орудий самого крупного калибра, подводными 20 дюйм. минными аппаратами, с малой надводной площадью и большим районом действия.

«4. Все показывает, что Англия решила строить суда с турбинными двигателями.

«5. В других флотах заметна в деле применения турбинных двигателей последовательность, начиная с малых судов.

«6. В случае неудовлетворительности действия турбинных двигателей, замена их поршневыми потребует значительных работ по перестройке корпуса (почти постройка вновь).

«7. При турбинных двигателях достигается громадные преимущества в тактическом отношении: а) отсутствие перебоя, б) отсутствие сотрясения, в) легкость управления судном, г) способность легче держаться на курсе, д) большой ход, е) большой район действий.

«8. Отрицательные стороны турбинных двигателей: а) большой вес на малых судах, б) уменьшение силы от изнашивания концов лопаток, в) отсутствие возможности держаться экономическим ходом».

Для более обстоятельного выяснения последнего вопроса совещание слушало доклады специалистов по турбинному делу,

после чего, на заседании 25 апреля было постановлено строить суда с турбинными двигателями.

Затем перешли к обсуждению возможности строить корабли по системе инженера Гуляева. Были высказаны мнения в пользу принятия этого предложения. Представители противного мнения указывали на главный недостаток судов с чрезмерной остойчивостью—весьма стремительную качку, которая не позволит использовать такие суда для артиллерийской стрельбы в открытом море. (Журн. Сов. 25 Апреля № 3).

Далее совещание рассматривало вопросы о вооружении, бронировании и скорости, не касаясь самого типа судов. Большинство высказывалось за необходимость для линейного корабля однокалиберной крупной артиллерии в количестве двенадцати 12 дюйм. орудий, причем решено не иметь никаких орудий специально для пристрелки (Жур. Сов. 29 Апр. № 4). Была признана возможность сохранения запаса остойчивости путем бронирования надводной части корпуса корабля, после чего были приняты следующие решения по бронированию:

«1. Толстый пояс 10 дюйм. брони над грузовой на столько фут, чтобы верхняя кромка не уходила под воду при затоплении наибольшего отделения и тех, которые надо затопить для выравнивания корабля.

«2. Тонкий пояс—до верхней палубы.

«3. Толщину тонкого слоя определить опытом—пробоина от 12″ фугасного снаряда должна быть не больше, как $1^1/_2$ калибра снаряда и без рваных краев.

«4. Глубина под воду—после опытов, которые были намечены к производству в Черном море». (Имеются в виду опыты со специальным кессоном для определения пробиваемости подводного борта.) (Журнал Сов. 4 мая № 6).

Наконец, по вопросу о вспомогательной артиллерии было решено устанавливать на линейном корабле 120 мм. пушки в числе 20 орудий (Жур. Сов. 9 мая № 7)

Вслед затем, на рассмотрение поступил эскизный проект корабельного инженера Свирского. При выполнении предыдущих заданий получился броненосец водоизмещением в 23.500 тонн, которое при условии постановки котлов Бельвиля возрастает то 26000 тонн. В проекте принято уширенное образование корпуса по сравнению с обычно употребляемой формой. По обсуждении этого проекта совещание находит нужным пересмотреть все ранее вынесенные решения, так как водоизмещения корабля увеличивается до чрезвычайных раз-

меров. В окончательном виде были установлены следующие **задания Морскому Техническому Комитету для составления проекта броненосца водоизмещением в 19—20.000 тонн.**

1. Турбинный двигатель.

2. Котлы новейшей системы Бельвиля.

3. Броня.

а) Толщина поясной брони в средней части не менее 8, а на оконечностях—не менее 5».

б) Углубление поясной брони такое, чтобы нижняя кромка брони обнаружилась при крене в 8°.

в) Вышина поясной брони такая, чтобы верхняя кромка уходила под воду при крене в 12°.

г) Остальная часть всего борта должна быть забронирована тонкой броней, толщина которой определится инженерами при разработке проекта.

4. Артиллерия:

а) Крупная — однокалиберная 12-ти дюймовая, причем число орудий определится в зависимости от водоизмещения, но не менее 8.

б) Мелкая—однокалиберная 120-ти миллиметровая; число орудий определится в зависимости от водоизмещения, желательно 20.

5. Ход—22 узла.

6. Минных аппаратов не ставить.

7. Иметь максимальный запас угля, который позволяет заданное водоизмещение.

8. Уменьшить углубление и длину судна, на сколько возможно, в счет его ширины. (Журнал Совещ. 26 мая № 8).

В ответ на эти задания было представлено девять различных проектов, по рассмотрению которых совещание вынесло следующия постановления.

«1. Выделить комиссию под председательством генерал-лейт. Ратника и составить помощью взаимного обсуждения один окончательный проект. Когда это будет сделано, тогда и начать заказы.

«2. При обсуждении взять все ценное от всех проектов и *лучше не уклоняться от обыкновенного европейского образца.*

«3. Отступления от заданной длины в 500 фут. на 25 фут. в ту или другую сторону большой разницы не составят.

«4. Если собрание решит, что 10 орудий решительно невозможно поставить, то тогда ставить восемь.

«5. 10 или 8-12-ти дюйм. орудий, ход 22 узла, в крайнем случае — 21 узел. Специалисты разберутся и решат, что

выгоднее: 10 орудий и 21 узел ходу или 8 орудий и 22 узла ходу.

«6. *Углубление отнюдь не более 26 фут.*

«7. От заданного водоизмещения в 20.000 тонн можно уклониться на 500 тон совершенно свободно». (Журнал Сов. 3 мая № 9).

Комиссия Ратника, рассматривая данные для составления окончательного проекта, признала необходимым установить основные положения, которые должны приниматься при этом к руководству.

«1. Относительно выбора типа: уширенного или обыкновенного, собрание признало остановиться на обыкновенном типе броненосца.

«2. Нормальный запас топлива признать достаточным в 6% от водоизмещения.

«3. Вес механизмов, как при турбинах, так и при поршневых машинах, принять в 0,085 тонн на индикаторную силу; причем половину веса считать на машину, половину — на котлы.

«4. Относительно скорости хода: скорость должна быть не менее 21 узла при условии сохранения 3% запаса водоизмещения от нормального и при углублении в 26 фут; также предложено авторам проектов разработать, какия условия потребуются для достижения 22 узлов, но без запаса водоизмещения.

«5. Длину судна возможно допустить свыше 500 фут. при водоизмещении в 20.000 тонн с небольшим.

«6. *Ширина судна не свыше 83 фут.*

«7. Башен 12" орудий на столбах не делать, располагая смежные на одной высоте и при возможно большом числе башен (не менее 5) принять разметное их расположение, при этом парные башни в диаметральной плоскости—в носу.

«8. Толщина вращающихся частей 12" башен—иметь 10 дюймов и только в случае невозможности согласовать с остальными заданиями проекта допустить возможность небольшого уменьшения.

«9. Угол возвышения 12" орудий оставить прежний в 30°, а веса установок согласно данным Морского Тех. Комитета.

«10. Относительно расположения 120 мм. орудий: собрание в большинстве высказалось за казематное расположение, а не за башни. При этом расположение должно быть рассеянное, выше верхней палубы и с условием постановки внутренней продольной переборки казематов или же—каземат—диагональной.

«11. Следует иметь, насколько позволяет водоизмещение, три броневых палубы, из которых верхняя самая толстая—$1^1/_2$, средняя—1 и нижняя—1/2″. Общая сумма толщин броневых палуб не менее 3″.

«12. Высота надводного борта от верхней палубы до нормальной ватер-линии—не менее 15 фут.

«13. Относительно идеи г. г. Крупчука и Любченко, устраняющей необходимость дымовых труб, собрание признало полезным рассмотреть идею авторов в Морском Техн. Комитете и затем подвергнуть испытанию.

«14. Предложение г. Митрохина относительно применения к судовому двигателю комбинации турбин и моторов также полезно рассмотреть в будущем с точки зрения ее целесообразности.

«15. Длина машинного отделения не менее 76 фут., как на эскизе завода Виккерса.

«16. Таран следует отменить и взамен него устроить форштевень, придав ему, по возможности, ледокольную форму.

«17. По бронированию дымовых труб—иметь выше верхней палубы два слоя брони у дымовых труб: внутренний (горячая труба) толщиной $^3/_4$″—1″ и наружный, с промежутком в 2 фута, толщиной в 2″. Броню эту довести до верхней кромки башен. Ниже верхней палубы—ординарная броня в 1″ толщиною.

«18. Нижняя броневая палуба—не ниже 18″ над нормальной грузовой ватерлинией.

«19. Бортовое отделение разделить продольной переборкой, устроив сифонизацию с одного борта на другой.

«20. Наклон бортов внутри уменьшить насколько возможно.

«21. Необходимо иметь продольный корридор для передачи снарядов и зарядов».

Особое Совещание, в дополнение к установленным заданиям, приняло постановления, выработанные комиссией Ратника. По этим данным было составлено два эскизных проекта: заводом Виккерса в Англии и русскими инженерами под фирмой «Новое Судостроение». В тактическом отношении оба проекта оказались почти равноценными. Различие сводилось к толщине бронирования на вращающихся частях башен 12″ орудий, которую «Новое Судостроение» уменьшило с 10″ на 8″, увеличив за то несколько бронирование в оконечностях пояса по ватер линии по сравнению с эскизом Виккерса. С судостроительной же стороны получилась следующая разница.

На эскизах «Нового Судостроения», как с башенками, так и с центральным казематом, — для скорости в 21 узел получилось одно и то же водоизмещение в 20.700 тонн, при наибольшей длине в 550 фут., ширине 82 фута и углублении — 26 фут.

В эскизах Виккерса, при общих данных: скорости в 21 узел, ширине—83 фута и углублении—26 фут, на судне с башенками наибольшая длина — 556 фут и водоизмещение—20.850 тон, а на судне с центральным казематом наибольшая длина—565 фут и водоизмещение—21.800 тонн.

Собрание признало, что хотя эти цифры на эскизах Виккерса превосходят подобные же данные эскизов «Нового Судостроения», но они имеют за собой преимущество большой достоверности для разработки по ним проекта с турбинным двигателем, хорошо заводу Виккерса известным, а также в виду гарантий точного исполнения заданий по эскизу, тогда как «Новое Судостроение» дать такие гарантии не в состоянии. Кроме того было указано, что англичане берутся построить свое судно в 20 месяцев, а мы сможем построить свое не скорее, чем в 3 года. Однако Особое Совещание в большинстве находило нежелательным отдавать это дело в иностранные руки, почему был принят эскис «Нового Судостроения», который и лег в основу дальнейших суждений по судостроительной программе. Вместе с тем было решено при последующей разработке проекта *устанавливать малокалиберную артиллерию в башнях* (Жур. Сов. 27 Июня № 10).

В заключении своих работ. Особое Совещание высказалось за необходимость немедленно приступить к постройке судов предполагаемого типа.

30-го сентября того же года состоялось совещание высших чинов морского министерства при участии министра финансов Коковцева и государственного контролера Шванебах для обсуждения вопроса о судостроительной программе на ближайшее время с финансовой и экономической стороны. На собрании морской министр высказал основные соображения, которые приводят к необходимости, не останавливая деятельность русских заводов, приступить к постройке броненосных судов нового типа и ознакомить присутствовавших с проектом корабля водоизмещением в 21.000 тонн, разработанным «Новым Судостроением». После обмена мнений, было установлено принципиальное согласие на отпуск из государственной казны необходимых средств для постройки 2-х броненосцев предположенного типа. Вслед затем вопрос «о постройке двух броненосцев большого тоннажа» рассматривался в Совете Мини-

стров, откуда, в конце октября, был передан для окончательного обсуждения в Совет Государственной Обороны. В двух последующих заседаниях 26 Октября и 10 ноября Совет не нашел возможным утвердить постройку двух кораблей, не имея общей программы развития морских сил. В представленной при проекте «малой судостроительной программы на ближайшее 4-х летие» записке Морского Генерального Штаба от 19 ноября председатель Совета усмотрел расхождение в мнениях Штаба и морского министра, почему не нашел возможным внести этот проект на рассмотрение. Наконец 24 декабря т. г. было объявлено о состоявшемся решении вопроса о постройке новых линейных кораблей.

«Председатель Совета Государственной Обороны—Морскому Министру—24 декабря 1906 г. № 401.

«Государь Император на постановлении Совета Государственной Обороны по вопросу о постройке двух броненосцев большого тоннажа в 23 день сего декабря соизволил собственноручно начертать: «согласен с мнением большинства».

«Постановление Совета Государственной Обороны заключается в следующем. Не предрешая ныне вопроса о постройке двух броненосцев типа «Дредноут», предложить Морскому Министру, по соглашению с Начальником Генерального Штаба и Начальником Морского Генерального Штаба, выработать подробно мотивированную судостроительную программу для Балтийского флота на ближайшие годы с указанием очередей последовательного приведения в исполнение предлагаемых мероприятий,—Генерал-Адъютант Николай».

Таким образом, тип линейного корабля созданный в 1906 году, не был осуществлен за неимением достаточных данных, указывающих на необходимость приступить к постройке таких судов. Развитие этого типа в последующий период явилось следствием работ Морского Генерального Штаба, которые привели к изменению первоначальных предположений в деле воссоздания флота.

III.

Между тем принимались меры к усовершенствованию судовой артиллерии с целью исправить главнейшие ее недостатки и затем создать для предположенных к постройке судов новые образцы, отвечающие современным требованиям. Еще в декабре 1905 года Морской Министр дал Главному Инспектору Артиллерии приказание—*особенно озаботиться вопросом о*

выработке новых снарядов. Научно-Техническая Лаборатория тогда же приступила к исследованию сильно взрывчатых веществ для начинки снарядов. Были испытаны: 1) особый вид уплотненного пироксилина—«слонит», 2) мелкокристаллическая масса пикриновой кислоты, так называемая «шимоза» и 3) плавленный тринитротолуол, для которого принято сокращенное наименование «тротил» или «тол». Первоначально остановились на слоните, для которого были затем спроектированы фугасные снаряды увеличенного веса, длиною в 4 калибра, возможно тонкостенные в расчете на сталь высокого сопротивления. Впоследствии, принимая во внимание большую дешевизну, полную стойкость при хранении и несколько большую плотность тротила, было решено применять его для фугасных снарядов и исследовать возможность применения для снарядов бронебойных в смысле чувствительности при ударе. Фугасные снаряды нового чертежа близко подходили к типу снарядов английского флота, заслуживших большое доверие по опыту минувшей войны. Затем были заказаны заводу Виккерса в Англии 120 мм., 6-ти дюйм., 8-ми и 10-ти дюймовые пушки в 50 калибров длиною, по их образцам установлено производство этих орудий на Обуховском заводе и приступлено к разработке системы 12-ти дюймового орудия. Для строившегося крейсера «Рюрик» палубные 120 мм. и башенные 8-ми и 10-ти дюйм. установки, также были заказаны заводу Виккерса и исполнены по его проекту. С введением 50-ти калиберных орудий было постановлено принять к ним фугасные снаряды длиною в 4 калибра с разрывным зарядом около 13,7% от полного веса снаряда и бронебойные, проектированные по образцу существующих, но также увеличенного веса; для пушек же длиною в 45—40 калибров—вес снарядов сохранить прежний, но фугасные снаряды принять новые, увеличив начинку и длину снарядов насколько допускает возможность хранения и подача их на судах. (Журн. Мор. Техн. Ком. по Арт. 19 сентября 1906 г. № 15). В ныне действующей номенклатуре боевых припасов этот тип снарядов носит название «снаряд образца 1907 года». На основании работ «Комиссии для подготовки судов и эскадр к бою» было установлено: иметь на вооружении судов бронебойные снаряды 12-ти, 10-ти и 8-ми дюймового калибра; орудия 6-ти дюймовые и низших калибров не снабжать бронебойными снарядами; сегментные снаряды изъять из употребления для всех калибров. (Журн. Комиссии 21 дек. 1906 г. № 6). Ввести особый тип полубронебойного снаряда способного пробивать второстепенную бортовую, а также палубную

броню и содержащих большой разрывной заряд,—если таким требованиям не сможет удовлетворить фугасный снаряд нового чертежа (Журн. Ком. 11-го Января 1907 г. № 7). Для вновь проектируемых броненосцев и крейсеров—судовой комплект снарядов для одной пушки 12 и 10 дюймов—18,8-ми дюйм—120,6-ти дюйм.—200 и 120 мм.—250 снарядов (Журн. Комиссии 1 февраля 1907 г. № 9).

Состояние морской артиллерии к началу 1907 года характеризуется в главных чертах следующими данными. Орудия калибром в 47 мм. и меньше с больших судов сняты и более не заказываются. Вместо 120 мм. патронных пушек решено перейти к картузным пушкам длиной в 50 калибров. В башнях крейсеров типа «Баян» устанавливаются 8 дюйм. в 45 калибров пушки, но с большой скорострельностью. На строющихся линейных кораблях уже применяются новые 8-ми дюйм. пушки и 12 дюйм. прежнего образца в 40 калибров, но также более скорострельные вследствии улучшений в затворах и установках. Для будущих построек изготовляется образец 12 дм. пушки в 50 калибров длиною. Одновременно с этим испытывается тротил в применении к начинке бронебойных снарядов и производятся опыты подкаливания головной части тонкостенных фугасных снарядов с целью обратить эти снаряды в полубронебойные, не изменяя их чертежа. Исследование по обоим вопросам дают благоприятные результаты и на вооружении судов окончательно принимается единый тип фугасного снаряда и единое взрывчатое вещество для обоих родов снарядов крупных калибров. Таким образом к началу разработки программы нового судостроения уже вполне определенно устанавливаются элементы артиллерийского вооружения будущих кораблей.

В объяснительных записках Морского Генерального Штаба к проэктам судостроительной программы для Балтийского моря доказывается необходимость постройки кораблей новейшего типа, при чем первоначально вопрос этот формулируется следующим образом: «4 эскадренных броненосца водоизмещением около 20.000 тонн с десятью 12″ орудиями и от 20 до 16-ти 120 мм. пушками; бронирование сплошное от штевня до штевня; ход 21 узел». Эти данные были положены в основание сметных соображений при исчислении кредитов на судостроение.

Вопрос о минном вооружении линейного корабля долгое время оставался спорным. Морской Технический Комитет не согласился с мнением Особого Совещания и не нашел возможным отказаться от вооружения линейных кораблей под-

водными минными аппаратами, имея в виду усовершенствование, достигнутые техникой минного дела в смысле дальнобойности и скорости самодвижущихся мин, а также возможности стрельбы из подводных аппаратов на большом ходу корабля (Жур. М. Т. К. 13 марта 1907 г.).

В виду этого элементы линейного корабля были вновь пересмотрены в заседании совещания при Морском Министре и была признана принципиальная необходимость разработки подводных аппаратов имея в виду возможность их установки на больших судах (Журн. Совещ. 25 марта).

Морской Генеральный Штаб, приступая к разработке элементов боевых судов остановился на критическом разборе работ Особого Совещания, созывавшегося по этому вопросу Морским Министром в предыдущем году. По мнению Штаба, работы эти не могли привести к удовлетворительному результату, так как Совещание, не установив само основных требований, коим должен удовлетворять боевой корабль, приступило непосредственно к рассмотрению сделанных предложений и проэктов. Для решения вопросов, кои лягут краеугольным камнем в постройку будущего флота, нужно не большинство голосов опытных адмиралов и представителей техники, а правильная мотивировка основных начал, кои зиждятся на стратегических и тактических соображениях; техника же должна лишь дать ответы, поскольку выполнимы предъявляемые ей требования. Далее, из рассмотрения различных проэктов судов, представленных инженерами или заводами видно, что основной характеристикой разрабатываемого типа корабля во всех случаях являются его водоизмещение. С точки зрения финансовой это может быть и правильно, так как водоизмещение определяет потребное ассигнование, с точки же зрения боевой—основной характеристикой должны служить тактические свойства этого корабля, совершенно независимо от его водоизмещения, так как в бою пользуются не последним, а исключительно его тактическими свойствами.

Для определения основных элементов линейного корабля Морской Генеральный Штаб в апреле 1907 года установил следующие положения:

«*Назначение*. Передвижение на театре военных действий в составе эскадры и бой в линии баталии на различных дистанциях. Наибольшее развитие всех наступательных и оборонительных средств.

«*Внешний вид*. Возможная одновидность с прочими типами судов. Специального тарана быть не должно. Поражаемая по-

поверхность должна быть возможно меньшей. Уменьшение внешних надводных размеров корабля должно идти за счет увеличения его подводной части, путем уменьшения высоты палуб и уничтожения излишних надстроек. Минимальная высота надводного борта определяется потребными мореходными качествами.

«*Артиллерийское вооружение.* Как выясняется из сопоставления вооружения судов пушками различных калибров, все преимущества имеют пушки крупных калибров. Поэтому для вооружения современного корабля следует остановиться на 12″ пушке в 50 калибров или же на еще более сильной пушке.

«В пушках среднего калибра корабль не нуждается. Этот калибр, постепенно увеличиваясь в последние годы, сливается с крупным калибром.

«Пушки мелкого калибра, как противоминные, также возросли в калибре и таковыми следует считать пушки 120 мм.

«Расположение пушек крупного калибра должно отвечать требованию наибольшего напряжения сил в бою, для чего пушки должны иметь наибольшие возможные углы обстрела, а также удовлетворять требованию живучести. Расположение противоминной артиллерии должно отвечать требованию действительности отражения минных аттак при содействии главной артиллерии для чего необходим равномерный обстрел по всем направлениям, большой кругозор и живучесть.

«Минимум артиллерийской силы определяется силой противника, каковая считается в настоящее время 10—12 дюйм. пушек, при чем пушки, стоящие в диаметральной плоскости, должны иметь угол обстрела 320°, пушки же, стоящие по эшелонно—на свой борт 180° и на противуположный—не менее 50°—35° от траверза.

«Противоминная артиллерия должна дать линейному кораблю возможность бороться с отрядом из 9-ти миноносцев, для чего необходимо иметь от 14 до 18—120 мм. пушек, с равномерным круговым обстрелом. Эта артиллерия должна стоять отнюдь не в башнях, а в отдельных казематах. Порта не должны нарушать целость борта. Пушки должны быть убирающимися за броню и иметь приспособления для быстрой постановки на место.

«*Скорость хода.* На основании стратегических и тактических соображений следует считать, что современному линейному кораблю следует иметь скорость 21 узел, и ни в коем случае не менее 20 узлов. Следует признать все преимущества турбинного двигателя перед поршневым, и тонкотруб-

ным котлам быстрого парообразования. Естественная тяга может быть допущена лишь для экономического хода. Высота дымовых труб определяется потребностью, чтобы дым не мешал действию артиллерии и управлению кораблем.

«*Район действия*, исходя из стратегических заданий, определяется в 1800 миль полного или 5000 миль—экономического хода.

«*Минное вооружение*. Носовых аппаратов быть не должно. Бортовых подводных аппаратов—4 и кормовой—1. Мины, по скорости и дальности, должны быть наивысших качеств, какие может дать современная техника.

«*Бронирование*. Современный линейный корабль должен иметь сплошное бронирование, как бортовое, так и палубное. Толщина брони определяется боевыми дистанциями. Расположение броневых прикрытий вытекает из тактических соображений.

«Нижний броневой пояс, в условиях непроницаемости при углах встречи в 22°, следует признать не толще 12″ для боя на малых дистанциях. Чтобы в бою на средней дистанции можно было обезпечить плавучесть и скорость, толщина брони должна быть не меньше 6″.

«Второй пояс, для обезпечения плавучести и остойчивости, которая лежит в надводном борте до самой верхней непроницаемой палубы, надо стремиться защитить только от фугасных снарядов. Такою бронею можно считать броню в 3″, так как крупповские цементованные плиты имеют наименьшую толщину в 3″.

«Защита прочих элементов выясняется на основании следующих соображений: пункты не допускающие проникновения неприятельских снарядов до минимальной дистанции должны быть защищены 12″ броней; пункты имеющие второстепенное для боя значение, но где скопляются люди, должны быть защищены 6″ броней; пункты, не имеющие боевого значения, но не допускающие разрушения наружного борта фугасными снарядами, должны быть защищены 3″ броней.

«Внутреннее бронирование предназначается для удержания осколков от проникших за броню снарядов. Броневые прикрытия должны быть из мягкой стали толщиною не меньше 1″ и должны защищать те элементы, которые не допускают проникновения осколков.

«Верхняя палуба на всем протяжении должна быть прикрыта $1^1/_2$″ броней сверх палубной настилки, входящей в вес корпуса. Средняя палуба должна быть таким же образом прикрыта $^1/_2$″ броней и нижняя, в горизонтальной своей

части—1" броней, а на скатах $1^3/_4$" сверх настилки. Броня во всех случаях из вязкой стали.

«*Внутреннее размещение*. Переборки главных отсеков, число которых должно быть не меньше 10, должны быть доведены до верхней палубы. До высоты палубы отвечающей верхней кромке броневого пояса, переборки должны быть глухими. Выше этой палубы разрешаются водонепроницаемые двери.

«Главные отсеки должны быть, по возможности, автономными. Переборки не должны прорезываться трубопроводами. Все люки, выходящие на нижнюю броневую палубу должны в виде шахт быть выведены до средней броневой палубы. Исключение составляют люки таких отделений, которые во время боя безусловно наглухо задраиваются.

«Каждый главный отсек до высоты средней палубы должен быть подразделен на большое число малых отсеков по местным условиям, в переборках которых допускается устройство водонепроницаемых горловин и дверей и проводка труб и магистралей. Вся система переборок должна удовлетворять требованию быстрого распространения воды в поперечном направлении для обезпечения от крена; поэтому продольные водонепроницаемые переборки не допускаются. Корабль должен иметь тройной борт и тройное дно. Промежуток между вторым и третьим дном может служить для устройства нефтяных систерн.

«Угольные ямы должны быть удобны для погрузки и расхода угля, для чего они должны представлять из себя ящики простейших фигур. Погрузка угля должна идти с верхней палубы.

«Помещения боевых припасов должны быть, по возможности, удалены от наружных бортов и днища и возможно надежнее предохранены от взрыва миной или осколком снаряда.

«Дерево и всевозможные горючие материалы должны быть по возможности из'яты из вооружения корабля. Система пожарных труб и расположение кранов должны отвечать требованию наибольшей боевой живучести.

«Водоотливные средства не должны быть особенно сильны: их назначение бороться с водой поступающей не через пробоину, а просачивающейся сквозь разошедшиеся швы и заклепки из затопленного отделения в соседнее.

«*Шлюпки*. Должно быть приблизительно 3 баркаса, 2 паровых или моторных и 2 гребных катера и 4 вельбота или шестерки. Шлюпбалки не должны быть громоздки и должны срубаться по приготовлении корабля к бою. Вооружение

шлюпок должно состоять из двух 47 мм. пушек и двух пулеметов. Пушки, кроме того, должны иметь судовые установки для салютов, а пулеметы—лафеты для действия на берегу».

Исходя из этих основных положений, были составлены *элементы линейного корабля*, которые были тогда же переданы для рассмотрения товарищу морского министра и затем, 11 мая того же года были представлены на утверждение морскому министру, как основные задания для проектирования кораблей. Элементы эти не получили тогда же окончательного утверждения и впоследствии подвергались обсуждению, были пересмотрены и видоизменены в связи с развитием идеи линейного корабля и его вооружения.

С развитием скорострельности при механическом заряжании башенных орудий, решение вопроса о главной артиллерии линейного корабля сводилось к выбору единой системы орудия, наиболее могущественного в условиях морского боя, каковой в то время повсюду была признана система 12″ пушки в 50 калибров длиною. Пример некоторых морских держав, которые продолжали придерживаться вооружения линейных кораблей крупными орудиями двух различных калибров, не представлялся достаточно обоснованным возражением против принятого решения. Что же касается вспомогательной артиллерии линейного корабля, то тактика этого оружия не была разработана настолько, чтобы поставить вполне определенные требования и вопрос о системе противоминной пушки оставался спорным. Исходя из положения, что наилучшим калибром для противоминной пушки следует считать наивысший калибр орудия с унитарным патроном, указывали, вместе с тем, что выбор 120 мм. пушки нельзя считать удачным, так как унитарный 120 мм. патрон значительно затрудняет стрельбу из этого орудия. Введение же раздельного патрона или картуза для противоминной пушки считалось неприемлемым, так как в условиях спешной ночной стрельбы усложняется заряжение; считалось, что снаряд заряд и трубка при этом должны быть сосредоточены в одном предмете.

Изложенные соображения заставили признать 100 мм. или 4 дм. калибр наиболее подходящим для противоминной пушки, так как снаряды этого калибра обладают достаточной разрушительной силой для действия по миноносцам. При этом по весу установки эти орудия в полтора раза меньше 120 мм. и могут применяться для вооружения миноносцев и малых судов. Таким образом введение системы 100 мм. орудий позволяло установить единую систему мелкой артиллерии для всего флота.

Кроме изменений в системе противоминной артиллерии, при пересмотре элементов линейного корабля, Морской Генеральный Штаб более подробно останавливается на определении его размеров, так как, за неимением категорических указаний, авторы проектов кораблей считают себя по прежнему связанными необходимостью соблюдать длину, ширину и углубление по заданиям, выработанным Особым Совещанием 1906 года.

По мнению Штаба, максимальное углубление в 26 фут, которое давалось до того времени линейным судам, обусловливалось, главным образом, глубиною Суэцкого канала, которая к 1910 году должна быть увеличена до 30 фут. Что же касается до рейдов и фарватеров, то большинство из них имеет глубину более 30 фут. В виду этого углубление линейного корабля определяется в нормальном грузу в $27^1/_2$ фут с тем, что при наибольшем запасе топлива углубление не будет превосходить 29 фут. Ширина корабля также не должна быть ограничена шириной имеемых в России доков.

Вместе с тем было установлено требование скорости хода при нормальном углублении не менее 21 узла. В отношении внутреннего размещения введено указание, что устройство угольных ям и погрузочных средств должно отвечать скорости погрузки угля не менее 400 тонн в час и желательна разработка вопроса о погрузке угля в море.

В окончательном виде «элементы линейного корабля» были представлены морскому министру 18 августа 1907 г. при соответствующем докладе вместе с элементами броненосного крейсера, легкого крейсера и эскадренного миноносца. Далее эти элементы по приказанию министра были рассмотрены в Морском Техническом Комитете и затем внесены на утверждение в Адмиралтейств.-Совет. В дальнейшем изложении приводятся тексты заданий и сделанных при их рассмотрении постановлений.

Элементы линейного корабля 1907 года.

Длина между перпендикулярами . . . . . .
Ширина » » . . . . . .
Углубление:
нормальное $27^1/_2$ фут
полное 29—30 фут
аварийное 35 фут
Водоизмещение . . . . . .
Ход 21 узел при нормальном углублении

Район действия: 1800 миль полного хода и 5000 миль эконом. хода.

Артиллерия:

судовая 10—12″ в 52 калибра
18— 4″

шлюпочная 4—47 мм. (и для салютов) 2 пулемета с лафетами.

Минное вооружение:

бортовых подводных—4 аппарата
кормовой подводный—1 »

Бронирование:

Нижний пояс—высотой выше WL 8—10 фут
ниже WL 5,5 фут
толщиной—6″ и против жизненных частей—12″

Второй пояс—толщиной 3″ и против жизненных частей—6″

Башни —10″

Боевые рубки—12″

Палубы:

верхняя—1″,75 вязкой стали
нижняя—1″,25 » »
скаты —2″, » »

Траверзы, кожухи и пр.—1″ вязкой стали.

Подачные трубы—10″ минус толщина бортовой брони.

Дымовые трубы до высоты верхней кромки боевой рубки—1″ вязкой стали.

Топливо смешанное:

Полный запас—по району действия.
Нормальный » —половина полного.

Шлюпки:

паровой катер, моторный катер, 3 баркаса, 2 катера, 2 шестерки, 2 вельбота.

Примечание. Ледокольное образование фор- и ахтерштевней, отсутствие тарана, надстроек и вентиляторных раструбов. Высота палуб 6,5—7 фут. Высота носа около 21 фут. Высота кормы около 17 фут. Мачта одна сухая с площадкой для дальномера на жестком основании. Должно быть обращено особое внимание на разделение корабля на водонепроницаемые отсеки, на величину этих отсеков и их действительную водонепроницаемость с точки зрения боевой остойчивости и непотопляемости корабля Как принцип должно быть поставлено, чтобы корабль терял запас плавучести раньше потери остойчивости.

12″ артиллерия в башнях:

1-я носовая	— уг. обстр.	320°
2-я »	— » »	320°
	(выше 1-ой).	
3-я бортовая	— уг. обстр.	$\frac{35°+50°}{180°}$
4-я »	— » »	$\frac{50°+35°}{180°}$
5-я кормовая	— » »	320°

4″ пушки должны быть убирающиеся за ближайшее 6″ прикрытие и быстро устанавливаемые на место. Порта, если таковые будут, не должны нарушать целость наружного борта в пределах необходимой высоты его.

Турбины могут быть установлены лишь при условии гарантии, что они окажутся не хуже поршневых машин (ход и расход угля). Котлы должны быть тонкотрубные, быстрого парообразования. Тяга при боевых ходах должна быть искусственная· рассчета на целость дымовых труб быть не должно.

Морской Технический Комитет при участии представителей Морского Генерального Штаба рассматривал эти элементы в сравнении с данными «Нового Судостроения». Резюме этих обсуждений, вынесенные совещанием, были затем также представлены Адмиралтейств - Совету вместе с элементами корабля.

Резюме обсуждений по вопросу о записке Морского Генерального Штаба об элементах линейного корабля в применении к проекту нового броненосца.

Приводятся только пункты, которые вызвали обмен мнений и прения членов собрания.

Силуэт корабля. Морской Генеральный Штаб требует одновидности силуэта с прочими типами судов. Выяснилось, что такая одновидность трудно достижима; сравнять число дымовых труб броненосца с таковым же легкого крейсера невозможно из за расположения артиллерии в видах сохранения углов обстрела. Решено признать одновидность желательною, но не в ущерб боевым качествам корабля.

Образование корпуса. Будет принято во внимание ледокольное образование носа вместо специального тарана. Удар форштевнем признается достаточным для потопления неприятельского корабля.

Поражаемая поверхность. Требование уменьшения поражаемой поверхности будет в пределах возможного соблюдено. Высота надводного борта на проекте минимальная, уменьшение числа рубок принято в расчет, вентиляторных раструбов не будет.

Углубление. Собрание признало возможным допустить с запасом 400 тонн пресной воды нормальное углубление в $27^1/_2$ фут и вместить эту воду так, чтобы по принятии ее судно не получило дифферент на нос. При полном запасе топлива углубление будет 29—30 фут.

Ширина судна. В проекте нового броненосца, имеющем ширину 83 фута, повидимому, дошли до возможного предела остойчивости (по расчету метацентрическая высота 8,3 фута). Так как чрезмерная остойчивость нежелательна, то и нельзя идти далее в увеличении ширины. Собрание признало желательным не ставить строгих границ в длине и ширине судна при условии вышеуказанного замечания.

Артиллерийское вооружение. После обмена мнений собрание остановилось на том, чтобы принять для составляющегося проекта броненосца такую артиллерию:

10—12 дм. орудий в 52 калибра.

14—120 мм. пушек; если же применение 4 дм. пушек окажется более выгодным, то поместить их столько, сколько окажется возможным в отношении веса и места.

Расположение артиллерии. Требование Морского Генерального Штаба об угле возвышения башенных орудий не менее 35° вызвало возражения собрания. При угле возвышения 20° можно стрелять на 101 каб., а при 35° на 125 каб.; увеличение угла возвышения вызывает неудобство в расположении зарядных приспособлений и увеличивает вес каждой башни на 15 тонн. Вообще требование лишних 15° отражается неблагоприятно на конструкции всей башни. Собрание признало, что если возможно достигнуть угла возвышения башенных орудий в 35°, то принять это; если же нет, то оставить угол возвышения в 20°.

По отношению к противоминной артиллерии Морской Генеральный Штаб полагает ставить эти пушки открыто на палубе, но затем иметь приспособление для быстрой уборки их за броню. На собрании выяснилось, что такое требование вызывает изрешечение верхней палубы большими люками (длина пушки около 16 фут), вызывает недостаток прочности судна и излишний вес на возмещение этой прочности. Во всяком случае такое устройство для выработки требует объявления конкурса, в настоящее же время невыполнимо.

Собрание остановилось на размещении противоминных пушек в казематах.

Скорость хода. Морской Генеральный Штаб отдает предпочтение тонкотрубным котлам быстрого парообразования перед котлами типа Бельвилля. Если смотреть на котлы как на расходный материал и менять их чаще ныне употребляемых, то можно допустить эти котлы тем более еще потому, что при такой замене получается значительная экономия в весе. Однако является опасение, что тонкотрубные котлы могут испортиться тогда, когда этого не ожидают и лишить корабль в важную минуту преимущества скорости. Поэтому нельзя идти на тонкотрубные котлы и форсированную тягу. Собрание не нашло возможным присоединиться к требованию Морского Генерального Штаба о введении котлов быстрого парообразования.

Минное вооружение. На собрании выяснилось, что на новом проекте можно поставить 4 подводных бортовых минных аппарата. Постановка же кормового аппарата неудобна по той причине, что таковой будет мало углублен ниже ватерлинии и, следовательно, не обезпечена защита от попадания снаряда в мину, находящуюся в этом аппарате. Следует иметь в виду не постановку кормового аппарата, а возможность стрелять по корме из бортовых аппаратов.

Бронирование. Мор. Ген. Штаб требует толщину нижнего броневого пояса в 12 дм. При условии забронирования всего надводного борта, это требование выполнимо лишь при увеличении водоизмещения до 26000 тонн. При том же водоизмещении (22300), которое допускается при составлении проекта, такой толщины дать нельзя. По отношению к палубной броне Мор. Ген. Штаб полагает иметь такие толщины: верхняя — $1^3/_4''$, средняя — $^1/_2''$ и нижняя — $1^1/_4''$, в общем—$3^1/_2''$. В проекте же предположено иметь: верхнюю — $1^1/_2''$, среднюю — $1''$ и нижнюю — $^1/_2''$, в общем—$3''$. Так как такое расположение броневых палуб неоднократно обсуждалось со специалистами по артиллерии и так как требование Мор. Ген. Штаба вызывает перегрузку в $^1/_2''$ на всей площади палуб, то собрание не признало возможным согласиться с таким изменением. Кроме того было обращено внимание на недостаточность покрытия наклонной крыши башен толщиною в $2^1/_2''$, как показано на проекте. В остальном бронировании разногласий не встречается.

Внутреннее размещение. Двери в водонепроницаемых переборках, конечно, нежелательно иметь ниже средней палубы, как полагает Мор. Ген. Штаб, но они необходимы для

обыкновенного плавания. По этому вопросу морской министр присоединяется к мнению Морского Генерального Штаба.

В отношении противоминной переборки, если бы опыт показал, что такая переборка выдерживает взрыв мины, то ее необходимо было бы ввести даже идя на жертвы в другом отношении. На существующем проекте такая переборка потребует веса около 500—600 тонн.

Автоматическое перепускание воды можно устроить в последнем непроницаемом стрингере одного междудонного отсека.

Удалить значительно боевые помещения от днища не представляется выполнимым.

Шлюпки. Вопрос о шлюпках не может вызвать коренных изменений проекта и будет решен согласно постановлению собрания флагманов и капитанов при постройке кораблей.

Решение Адмиралтейств-Совета по журналу от 5-го сентября 1907 г. по вопросу об элементах линейного корабля.

Адмиралтейств-Совет не встретил препятствий к одобрению в общем предположений Мор. Ген. Штаба об элементах линейного корабля с теми изменениями и дополнениями, которые предложены Особым Совещанием, но нашел, в частности, более правильным и целесообразным:

1 Стремясь к достижению, по возможности, угла возвышения башенных орудий в 35°, определить наименьший угол возвышения не отвлеченным числом в 20°, а таким вообще числом градусов, при котором достигается дальность стрельбы не менее 100 каб.

2. Определить наименьший район действия не числом миль, а числом тонн полного запаса угля, а именно числом 2600 тонн, дающим возможность увеличения предположенного района.

3. Присоединиться к вопросу об устройстве дверей в водонепроницаемых переборках ниже средней палубы к мнению Мор. Ген. Штаба, а не Особого Совещания, с тем однако, чтобы для удобства сообщения, вместо дверей, могли быть устраиваемы элеваторы.

4. Заменить неопределенное указание на то, что дерево и горючие материалы должны быть *по возможности* изъяты из вооружения корабля, более определенным указанием на то, что дерево и горючие материалы допускаются при вооруже-

нии корабля только в случаях, перечисленных в особо составленных для того перечнях.

5. Заменить, насколько окажется возможным, предположенное вооружение шлюпок 47 мм. пушками вооружением их пушками более крупного калибра в 57 мм.

За указанными исправлениями Совет положил одобрить предположения Мор. Ген. Штаба об элементах линейного корабля с изменениями и дополнениями, предложенными Особым Совещанием.

Вслед затем, с проведением в октябре 1907 года сметных ассигнований на постройку 4-х линейных кораблей для Балтийского моря, было приступлено к разработке технических условий постройки в предположении объявить конкурс проэктов между русскими и иностранными заводами. При этом элементы линейного корабля получили некоторое изменение по сравнению с первоначально выработанными и одобренными Адмиралтейств-Советом в связи, главным образом, с народившейся идеей трех-орудийных башен для тяжелой артиллерии.

Размещение главной артиллерии по две пушки в башнях, как то было принято до того времени, на всех флотах, создает большие затруднения при большом числе орудий, если при этом ставится непременное условие возможности использовать всю артиллерию при действии на один борт, не оставляя, так называемого, материального резерва, то есть нестреляющих башень противуположного борта. Эшелонное расположение бортовых башен дает им сравнительно небольшой (не более 80°) угол обстрела на противуположный борт. Расположение всех башен в диаметральной плоскости корабля, как то исключительно принято в Америке, представляется наиболее рациональным, но требует значительного увеличения размеров корабля при десяти и более 12 дм. орудиях. Стремление к сбережению места и веса навело на мысль о трех-орудийных башнях. При этом предполагалось, что вес трех-орудийной башни составляет от $^4/_3$ до $^5/_4$ веса двух-орудийной, так что вооружению от 8 до 10 орудий при двух-орудийных башнях соответствуют по весу от 9 до 12 орудий, установленных в башнях трех-орудийных. В действительности это преимущество оказывается не столь значительным. Главными же недостатками трех орудийных установок являются меньшая живучесть артиллерии при этой системе и, как предполагалось, падение меткости и скорости стрельбы из за проворотов башень при выстрелах крайних орудий.

Для предположенных к постройке кораблей в 1907 году был составлен проект трех-орудийных установок 12 дм. пушек фирмою Виккерса в Англии и затем, при дальнейшем развитии этой идеи, было приступлено к разработке самостоятельного проекта средствами Морского Технического Комитета. Не предрешая вопроса о принятии этой системы, при составлении технических условий на постройку кораблей было признано возможным поставить требование о вооружении корабля двенадцатью 12 дм. орудиями в 52 калибра на счет некоторого увеличения веса, по сравнению с весом, потребным для установки десяти орудий.

Особым журналом Совета Министров от 13 ноября 1907 года морскому министру было предоставлено образовать Особое Совещание для выработки подробных условий исполнения предположенных к постройке военных судов с тем, что означенные суда должны строиться на русских заводах из русских материалов и русскими рабочими с допущением однако технического надзора со стороны исполняющей заказ фирмы.

Созванное на основании этого постановления Междуведомственное Совещание разработало условия состязания на составление проекта и постройку механизмов линейного корабля. Вместе с тем 17 декабря т. г были окончательно установлены **технические условия проекта**, которые в главных элементах сводятся к следующему:

Длина корабля по грузовой ватер-линии не должна превышать 565 фут.

Наибольшее углубление не более 27 фут.

Высота надводнаго борта не меньше 15 фут.

Скорость хода не меньше 21 узла.

Артиллерийское вооружение.	Число орудий	Число припасов на одно орудие.
12 дм. пушки в 52 кал.	XII	100
120 мм. » » 50 »	XVI	300

12 дм. орудия должны быть расположены по два или по три орудия в башне.

120 мм. орудия должны быть расположены в казематах и, если в общем каземате, то разделены между собою переборками. Должна быть предусмотрена возможность убирать эти орудия внутрь корабля для крепления их по походному.

Механическая передача и расположение снарядов и зарядов должны быть так соображены, чтобы можно было подавать по одному снаряду и заряду: на каждое 12″ орудие к нижнему основанию башни — каждые 40 сек., и к каждому 120 мм.

орудию — каждые 8 сек. Должны быть также предвидены и ручные подачи.

Если бы фирма находила, что ее система башенной установки представляет какое либо преимущество. то ею может быть представлен второй проект корабля с их башенными установками, но в этом случае фирма должна представить подробные чертежи башен и их спецификаций, причем они должны удовлетворять показанным на наших эскизах баллистическими данным и иметь вертикальную броню не менее 8 дм., а крышу и подшивку — не менее 3 дм.

Бронирование. Пояс по ватер-линии общей ширины не менее 13 фут, спускающийся под ватер-линию в нормальном грузу на $5^2/_3$ фут при толщине в 8″. К оконечностям толщина этого пояса может быть уменьшена до 6″ и 5″.

Следующий бортовой пояс должен покрывать всю остающуюся часть надводного борта до верхней палубы. Толщина этого пояса на всей длине не меньше 4″.

Нижняя броневая палуба толщиной от $^1/_2$ до $^3/_4$″ и в наклонной ее части — в $1^1/_2$″. Главная палуба, над поясом главной бортовой брони, толщиною не меньше 1″ по всей длине корабля. Верхняя палуба по всей ее площади должна быть толщиною не меньше $1^1/_2$″.

В расстоянии от борта 9 фут или более, между нижней и главной палубами должны быть установлены продольные броневые переборки толщиною не менее 2″. Эта дополнительная защита бортов должна быть применена во всяком случае, даже и при других очертаниях палуб.

Дымовые кожухи должны быть защищены бронею в $1^1/_2$″ на 14 фут над верхней палубой и ниже, до высоты главной палубы — толщиною не менее 1″.

Броня для защиты подачи к 12 дм. орудиям должна быть не тоньше 8″ в открытых местах; в местах же за бортовой броней, совокупность толщин броневой защиты должна быть не меньше 8″.

Боевых рубок должно быть *две*, проектированных по очертаниям на прилагаемой к условиям схеме. Толщина брони рубок не менее 8″, а броня трубы для сигнализации и переговоров с боевым постом в трюме не менее 4″. Высота визиров рубки от ватер-линии в нормальном грузу — 45 фут.

Минное вооружение. Четыре подводных траверзных аппарата около 10 фут ниже грузовой ватер-линии.

12 мин Уайтхеда диам. 45 см. должны храниться в помещениях минных аппаратов на постоянных кронштейнах.

Для хранения зарядных отделений мин и подрывных патронов должен быть устроен погреб в трюме с надлежащими стелажами и кронштейнами.

Электрические устройства. Четыре боевых пародинамомашины по 2000 амп. и 105 в. и две вспомогательных пародинамо по 1000 амп. и 105 вольт должны быть установлены под броневою палубою, попарно в отдельных, не смежных, отсеках корабля. Допускается установка двух из этих пародинамо на нижней броневой палубе.

Четыре прожектора с металлическими зеркалами в 90 см. легкого типа на перекатных тележках по два на переднем и кормовом мостиках.

Турбинные механизмы и паровые котлы корабля должны быть построены и установлены на основании особых договорных условий со специальными фирмами.

Конструкция корпуса. Корпус должен быть разделен возможно частыми поперечными переборками, при чем даже в пределах котельных отделений расстояние между переборками не должно превосходить 36 фут. Большая забота должна быть приложена к тому, чтобы по возможности главные переборки доходили бы до верхней палубы и во всяком случае число их не уменьшалось бы в подводной части. Все главные водонепроницаемые переборки, палубные настилки, внутреннее дно и наружная обшивка должны быть рассчитаны так, чтобы лишь с незначительной прогибью и вполне водонепроницаемо могли выдерживать давление водяного столба в половину высоты надводного борта.

Продольная крепость корпуса должна дать напряжение ни в коем случае не свыше 4,2 англ. тонн на квадр. дюйм сечения в наиболее удаленных от нейтральной оси точках при верхней палубе и киле. Вес квадратного фута стали в 1″ толщиною для палубной и бортовой брони должен быть 42 англ. фунта и прочей стали для корпуса — 40,8 англ. фунтов.

Метацентрическая высота корабля в нормальном грузу должна быть не меньше $5^1/_2$ фут. и не больше 7 фут.

Водоотливные устройства корабля должны состоять из отдельных турбин, установленных в каждом значительном по объему отделении такой мощности, чтобы в течении $1^1/_2$ часов времени выбрать из отделения количество воды равное его объему.

IV.

В конце декабря 1907 года были разосланы приглашения к участию в состязании на составление проекта линейного корабля и постройку его механизмов вместе с договорными и техническими условиями. Срок конкурса был назначен на 28 февраля 1908 года. К участию в состязании были привлечены отечественные и иностранные судостроительные фирмы по следующему списку.

Русские казенные и частные заводы.

1. Адмиралтейский Судостроительный Завод.
2. Балтийский Судостроительный Завод.
3. Общество Судостр., Механ. и Лит. заводов в Николаеве.
4. Общество Франко-Русских заводов.
5. Общество Путиловских заводов.
6. Товарищество Невского Судостроительного и Механического завода.

Французские заводы.

7. Forges et Chantiers de la Méditerranée.
8. Chantiers de la Gironde.
9. Chantiers de la Loire.
10. Penhoet.

Итальянские заводы.

11. Orlando.
12. Ansaldo.

Австрийский завод.

13. Stabilimento Triestino Techniko.

Германские заводы.

14. Vulcan.
15. Blohm und Voss.
16. Germania.
17. Schichau.

Английские заводы.

18. John Brown.
19. Vickers Sons and Maxim.
20. Fairfield.
21. Palmers.
22. Armstrong.
23. Laird B-rs.

Американские заводы.

24. Cramp.
25. Newport News.
26. Fore River Shipbuilding C°.
27. The New York Shipbuilding C°.

К назначенному сроку конкурса были представлены эскизные проекты корабля от 18-ти конкурентов, в том числе 5 анонимных проектов под девизами, а всего, считая все предложенные варианты, 51 эскизный проект линейного корабля. Рассмотрение и сравнительная оценка проектов были поручены одновременно Мор. Ген. Штабу и Морскому Техническому Комитету. Оба названные учреждения пришли при этом к различным заключениям.

Приступая к оценке проектов, Мор. Ген. Штаб установил следующие основные положения.

1. Следует отдавать предпочтение размещению главной артиллерии в 4-х трех-пушечных башнях, расположенных в диаметральной плоскости по всей длине корабля, приблизительно в одинаковом удалении одна от другой.

2. Наилучшим расположением противоминной артиллерии признается такое, при котором каждая пушка может стрелять либо прямо по носу, либо прямо по корме, имея при этом угол обстрела превышающий 90°.

3. Следует отдавать предпочтение тому проекту, на котором принцип удаления артиллерийских и минных погребов от верхнего дна и внутреннего борта более выдержан.

4. Отдается предпочтение тем проектам, на которых бронированный борт в носовой части имеет большую высоту над ватер-линией.

5. Отдается предпочтение тем проектам, на которых второй броневой пояс сплошь цельный (без каких либо отверстий) и идет от штевня до штевня.

6. Отдается предпочтение тем проектам, на которых противоминная переборка отстоит на большем расстоянии от наружного борта.

7. Отдается предпочтение тем проектам, на которых имеется совершенно самостоятельная система механизмов на каждом валу.

8. Отдается предпочтение тем проектам, в которых машинное отделение расположено между кочегарными. При этом предпочитается эшелонное расположение самостоятельных для каждого вала систем турбин, в разных поперечных отсеках корабля.

9. Отдается предпочтение проектам с поперечными (для боя) угольными ямами во всех кочегарных отделениях. При этом, кроме поперечных, должны быть также бортовые вертикальные угольные ямы.

10. Предпочитаются проекты с двумя рулями.

11. Как общее положение, предпочтение должно быть отдано тому проекту, в котором сосредоточена наибольшая сила при наименьшем водоизмещении.

Установив эти основные положения, Морской Генеральный Штаб произвел детальную оценку всех рассмотренных проектов и расположил наилучшие из них в следующем порядке по достоинству.

1. Проект Куниберти, вар. X
2. » «Blohm und Voss», вар. 10.
3. » «Дальний Восток»
4. » Адмиралтейского завода, вар. 2.
5. » «Надежный»
6. » Путиловского завода.
7. » «Forges et Chantiers», вар. B.
8. » Николаевского завода, » 1.
9. » Балтийского завода, » 2.

По мнению Штаба, проект Куниберти (вариант X) выделяется во всех отношениях, за исключением одного, в наивысшей мере. Совершенно неудовлетворительно на этом проекте расположение противоминной артиллерии, но можно пренебречь этим обстоятельством, сравнительно с крупными достоинствами проекта, принимая во внимание, что этот недостаток поддается исправлению, не требуя коренного изменения проекта.

Морской Технический Комитета рассматривал проекты отдельно в артиллерийском, кораблестроительном и механическом отношениях.

Артиллерийский отдел Комитета признал наилучшими проекты с 12 дм. артиллерией в трех-орудийных башнях. Для сравнительной оценки прочих достоинств были приняты положения, подобные пунктами 2 и 3 оценки Морского Генерального Штаба. При этом шесть наилучших проектов были выделены в две группы: I—с равномерным размещением башен и II—с башнями в оконечностях корабля.

I группа:	II группа:
1. «Blohm und Voss», вар. 10.	1. Балтийского завода, вар. 1.
2. «Дальний Восток».	2. «Blohm und Voss»,— » 6 и 5
3. Куниберти, вар. X.	3. «Vickers»,— »346B

С *кораблестроительной* стороны оценка проектов велась: а) в весовом отношении, б) по абсолютной величине водоизмещения в) в отношении бронирования и г) в отношении подразделения трюма и надводных частей переборками для обезпечения остойчивости и непотопляемости.

Из числа конкурентов только один завод «Blohm und Voss» представил подробный рассчет всех деталей корпуса своего проекта, при чем на вес корпуса с палубной броней получилось 41,05% от водоизмещения. Такой же рассчет был затем произведен Балтийским заводом и у него аналогичный вес оказался в 41,56% от водоизмещения. Ввиду этого, по мнению кораблестроительного отдела, надлежало отнестись сбольшой осторожностью к тем проектам, у которых вес корпуса, включая переборки и броневые палубы, по эскизным данным показал менее 41% от водоизмещения.

Принимая во внимание это указание, из числа проектов выделенных артиллерийским отделом, приходится признать в кораблестроительном отношении наилучшим проект Балтийского завода водоизмещением в 22700 тонн.

При рассмотрении достоинств проектов в *механическом* отношении принимались во внимание следующие данные: а) число индикаторных сил машин на 1 квадр. фут колосниковой решетки, б) число квадр. фут нагревательной поверхности котлов на 1 инд. силу, в) вес котлов на 1 инд. силу и г) вес машин на 1 инд. силу. Кроме цифровой оценки, обращалось внимание на удобство расположения котлов и механизмов, погрузки и подачи угля.

Далее приводятся общие характеристики наилучших проектов, по данным Морского Технического Комитета и отзывам Морского Генерального Штаба.

Проект завода «Blohm und Voss».

Завод представил основной проект и к нему 9 вариантов расположения артиллерии с заявлением, что в остальных частях вариантов сохраняется принятое в основном проекте.

По водоизмещению в 23285 тонн проект занимает среднее место из числа представленных на конкурс, приближаясь к проекту Адмиралтейского завода. В весовом отношении, на корпус с оборудованием, как было выше указано, проект дает 41,05% от водоизмещения, то есть цифру меньшую по сравнению с представленной большинством иностранных заводов, но подтверждает свою цифру подробными рассчетами. В отношении расположения брони завод дает два варианта вполне удовлетворяющих конкурсу.

К числу крупных достоинств проекта относятся:

1. Удаление боевых погребов от внутреннего дна.
2. Два совершенно самостоятельных кормовых руля.
3. Свободные бортовые отсеки, которые могут быть использованы как запасные угольные ямы.
4. Поперечные боевые угольные ямы между котельными отделениями и верхние на палубе.

Кроме того завод указывает на возможность достижения в течение 2 часов под всеми котлами скорости хода в $22^1/_4$ узла, что указывает на хорошие обводы корабля. При этом расход угля дается меньше требуемого, а именно 0,78 клгр. на 1 инд. силу в час, вместо 0,8.

К недостаткам проекта, по отзыву Мор. Ген. Штаба, относится плохое расположение турбинных двигателей и нежелательное их размещение позади всех котлов.

Проект «Дальний Восток».

Проект оригинален в смысле расположения бронирования. Предполагается вместо одного главного пояса поставить два, а именно: по ватер-линии—толщиною в 9″ и выше в 7″, что, по мнению Мор. Ген .Штаба, представляет более слабую защиту, чем сплошной 8″ броневой пояс. Кроме того, значительная часть наружного борта незабронирована. Противоминная артиллерия располагается за верхним 4″ поясом в отдельных казематах; для образования крыши, верхняя броневая палуба приподнята над этими казематами.

Башни тяжелой артиллерии на проекте хорошо разнесены вдоль корабля при умеренной его длине в 540 фут, ширине 85 фут и коэффициенте полноты 0,58. Водоизмещение также, сравнительно, невелико—20380 тонн. На вес корпуса берется 40,63%, что при сходном с другими проектами бронировании следовало бы признать недостаточным, но в данном случае этот небольшой вес можно объяснить особенностями проекта.

Для оценки механической части проекта не представлено других сведений, кроме весовых данных, по которым проект удовлетворяет конкурсу. Машины расположены между котлами, большое число (7) кочегарных отделений, холодильники выделены в отдельный отсек, но зато нет боевых поперечных угольных ям и подача угля к котлам из концевых ям неудобна.

Боевые посты выше ватер-линии и защита их необезпечена.

Проект Куниберти, вариант X.

Проект инженера Куниберти выделяется из числа проектов, удовлетворивших конкурсу, по наименьшему водоизмещению, а также по оригинальности расположения машинных и котельных отделений. Вместе с тем недостатки проекта легко исправимы, а именно: 1) таранное образование носа, увеличивающее длину судна под водою сверх требуемых 565 фут по ватер-линии и 2) невозможность для противоминной артиллерии стрелять по носу и по корме.

Водоизмещение корабля составляет по проеку 20024 тонны, при чем вес корпуса наименьший из числа всех проектов, а именно 38,18%. Такой малый вес корпуса требует проверки путем подробного рассчета напряжений в связях и обшивке, допускаемых техническими условиями, выработанными для постройки судов. Подтверждение правильности рассчета прочности корпуса, по мнению кораблестроительного отдела, в особенности необходимо в виду большой остроты образования подводной части — на проекте коэффициент полноты 0,51.

Погреба боевых припасов хорошо удалены от дна и бортов. Имеется бронированный полубак высотою 24 фута. Противоминная переборка удалена на 12 и более фут от борта. Прямые главные поперечные переборки. Боевые поперечные угольные ямы, удобные для погрузки угля. Большое число (6) кочегарных отделений и обезпеченная мощность котлов, числом 45, что по расчету автора на 25% превышает действительную потребность. Благодаря этому избытку,

а также хорошему очертанию подводной части корпуса, при форсировании механизмов, предполагается возможным достигнуть скорости хода более 22 узлов. Полная независимость механизмов каждого вала, при эшелонном расположении турбин между котлами, что представляет, по мнению Морского Генерального Штаба, наилучшее решение вопроса о размещении механизмов из числа всех представленных проектов.

Однако в отношении механических элементов проект получил невысокую оценку. Относительно малый весь механизмов заставил сомневаться в их способности развивать требуемую мощность, в особенности имея в виду, что главные машины представляют собою четыре отдельные, совершенно самостоятельные, системы механизмов. В то же время размещение турбин и котлов в шестнадцати отделениях, увеличивая их живучесть, вызывает большую сложность управления. Эшелонное расположение турбин вызывает сложное соединение их паропроводами, многократно пересекающих водонепроницаемые переборки. Вместе с тем значительная длина продольных переборок между турбинами дает большую вероятность повреждения корабля, сопровождающагося значительным креном. Все эти замечания привели к тому, что при сравнительной оценки проектов, Морской Технический Комитет поставил проект инженера Куниберти на третье место.

Проект Балтийского завода.

Балтийский завод представил на конкурс два варианта проекта линейного корабля, отличающиеся между собою только расположением механизмов. На первом варианте турбины расположены позади котлов при наименьшей длине гребных валов и простейшей схеме паропроводов. На втором варианте — турбинные отделения между кочегарками, как то считал более желательным Морской Генеральный Штаб. Для обоих вариантов показано водоизмещение в 22700 тон и затем сделан подробный расчет, показавший относительный вес корпуса в 41,56%.

Проект был признан наилучшим в чисто кораблестроительном отношении, благодаря, главным образом, особенностям конструкции наружного и внутреннего дна и днищевых стрингеров, подкрепления переборок и рациональному устройству продольной переборки на расстоянии 12 фут от борта, составляющей продолжение таковой же нижней броневой переборки. Эта переборка дает возможность расположить

броню в надводной части наивыгоднейшим образом, являясь в то же время противоминной защитой в подводной части корпуса.

На проекте башни тяжелой артиллерии расположены в оконечностях корабля, давая возможность стрельбы одна над другой. При этом башни слишком раздвинуты, вследствие чего разрушительное действие газов из орудий верхней башни на нижнюю значительно увеличивается. Нет поперечных боевых угольных ям во всех кочегарках. Разделение машинного отделения переборками и броневая защита руля неудовлетворительны. Проект получил также невысокую оценку в механическом отношении, так как было основание предполагать, что размеры котлов взяты без надлежащего запаса.

Результаты предварительного рассмотрения проектов затем подвергались обсуждению в ряде заседаний под председательством морского министра с целью окончательной оценки с боевой, технической и финансовой стороны проектов, представленных на конкурс.

В заседаниях 9 июня и 17 июля были заслушаны доклады Морского Технического Комитета и Морского Ген. Штаба и после обмена мнений вынесены следующие решения.

1. Проекты могут быть приняты лишь при условии расположения башен 12″ орудий, разнесенных по диаметральной плоскости корабля, например, как на проекте «Дальний Восток».

2. Признается необходимым отложить окончательный выбор проекта до рассмотрения Мор. Техн. Комитетом дополнительных подтверждений представителем фирмы «Ansaldo» верности соображений инженера Куниберти относительно весовых данных его проекта.

3. Расположение турбин, принятое на проекте инженера Куниберти признается недопустимым. Необходимо заявить об этом его представителям и потребовать от них разъяснений по этому вопросу.

4. Войти с фирмою «Blohm und Voss» в сношения для получения подробных данных о предположенном ею исключении крейсеровских турбин.

Вместе с тем было признано возможным использовать время, потребное для исполнения этих решений и поручить Балтийскому заводу переработать представленный им на конкурс проект корабля в том направлении, чтобы башни были бы разнесены по длине судна примерно в равных расстояниях, подобно тому, как это исполнено на проекте под девизом «Дальний Восток». Равным образом постановили

запросить Балтийский завод в какой срок может быть детально разработан средствами завода проект «Дальний Восток», представленный инженером Коромальди и могут ли быть даны по отношению к этому проекту все гарантии в равной мере, как для собственного проекта завода.

Ко времени следующего заседания в Мор. Техн. Комитет был представлен Балтийским заводом проект линейного корабля, переработанный согласно вышеприведенным указаниям, а также выяснилась невозможность дать какие либо гарантии относительно постройки корабля по проекту «Дальний Восток».

На заседании 9 августа был принят к сведению новый проект Балтийского завода и затем рассматривались результаты переговоров с иностранными фирмами.

Помимо представителей фирмы «Ansaldo» приехал сам автор проекта инженер Куниберти, при личном участии которого в кораблестроительном отделе Морского Технического Комитета была детально рассмотрена нагрузка корабля по проекту и сделаны рассчеты прочности корпуса. Объяснения инженера Куниберти выяснили при этом, что хотя, с применением стали высокого сопротивления, необходимая прочность корпуса и могла быть обезпечена в главных его связях, но всетаки перегрузка при постройке по проекту является неизбежною. На основании этого кораблестроительный отдел признал проект инженера Куниберти неприемлемым.

Одновременно с этим, механический отдел Комитета, по рассмотрении механизмов и котлов проекта инженера Куниберти, признал, что излишек котлов вряд ли можно будет осуществить из за недостатка в весе механизмов.

На основании собранных таким образом данных морской министр сделал заключение, что проект инженера Куниберти не удовлетворяет условиям конкурса и, что за невозможностью использовать проект «Дальний Восток», единственным, одобренным по конкурсу остается проект фирмы «Blohm und Voss».

Далее морской министр указал на значительные достоинства нового проекта Балтийского завода, переработанного согласно указаниям Морского Технического Комитета и высказал мнение о возможности постройки кораблей по этому проекту.

Имея в виду, что проект фирмы «Blohm und Voss» в окончательном виде также явился результатом дополнительных переговоров, собрание большинством голосов не признало однако возможным отклонить этот проект, как уже ранее одобренный в условиях конкурса, но вместе с тем признало возможным *принять измененный проект Балтийского завода*, как наилучший из всего числа рассмотренных проектов.

На основании этого постановления Балтийскому заводу впоследствии был заказан полный проект линейного корабля.

В виду состоявшегося, таким образом, решения о выборе проекта Балтийского завода и фирмы «Blohm und Voss» и о согласовании их между собой, в Морском Техническом Комитете было образовано совещание при участии Начальника Балтийского завода, но без участия представителей фирмы «Blohm und Voss». По обсуждении разных вариантов чертежей мидел-шпангаута был выбран вариант с тремя палубами. Но так как, при этом, помещение для команды представлялось тесным, высота же между среднею и нижнею палубами была более 9 фут. и нижняя палуба на 4 фута выше ватер-линии, то было решено предложить фирме «Blohm und Voss» повысить на один фут высоту надводного борта и ввести промежуточную палубу, понизив одновременно и нижнюю палубу до 15 дм. над ватерлинией, дабы получить одним междупалубным пространством больше. При таком расположении палуб являлась полная и притом весьма простая возможность согласовать оба проекта.

Постановление Морского Технического Комитета, было затем сообщено фирме «Blohm und Voss» с просьбой составить соответствующие соображения. Вместе с тем Балтийскому заводу было предложено разработать данные для проекта с двумя междупалубными пространствами.

В ответ на этот запрос 17 Сентября представитель фирмы «Blohm und Voss» германский инженер Орбановский, представил в Морское Министерство чертежи главных сечений проекта корабля, составленные по вышеуказанным заданиям Комитета, с подробной объяснительной запиской о влиянии такого изменения первоначального проекта на технические и боевые качества корабля. Сущность заявления сводится к следующему. При сохранении той же толщины брони, благодаря добавлению четвертой палубы и повышению борта, водоизмещение увеличивается на 450 тонн по сравнению с основным проектом. Получается перегрузка, которую было бы более желательно употребить на усиление брони или других боевых качеств корабля. Примерный расчет показывает, что на счет такой перегрузки возможно заменить 8 дм. поясную броню толщиною в 9 дм. С другой стороны, по исследованиям завода, пространство для помещения команды в основном проекте совершенно достаточно для 1030 человек, даже если принять во внимание, что при плавании в холодном климате необходимо больше пространства для каждого человека, чем это принято на Русском флоте. Если бы понадобилось увеличить поме-

шение сверх предложенной нормы, то для этой цели можно использовать некоторые из запасных угольных ям. Высокие междупалубные пространства дают, кроме того, очень желательное увеличение объема воздуха в помещениях окруженных броней. Затем указывается, что при низко расположенной броневой палубе, устройство трех платформ для артиллерийских погребов оказывается невозможным, если оставить нужную высоту для других помещений. Поэтому, изменяя проект, придется часть 120 мм. зарядов расположить в проходах, что усложнит подачу и затруднит достижение необходимой температуры хранения пороха. Наконец, обращается внимание на то обстоятельство, что при этом нижняя броневая палуба уходит под воду при нагрузки углем в 2500 тонн, необходимой по заданию для 5000 миль плавания экономическим ходом.

Балтийский судостроительный завод, представивший на международный конкурс два варианта проекта линейного корабля, составил затем измененный проект за № 3, принятый совещанием 9-го августа, в котором были исполнены выяснившиеся на конкурсе требования: 1) чтобы башни главной артиллерий были расположены по диаметральной плоскости судна в равном между собой расстоянии и 2) иметь поперечные угольные ямы. Этот дополнительный проект был положен в основу всех дальнейших суждений об использовании результатов конкурса. Кроме того, по предложению Морского Технического Комитета завод представил варианты №№ 4, 5, 6 и 7 с двумя междупалубными пространствами, в отличие от варианта № 3. Далее приводятся их главнейшие особенности.

Проект Балтийского завода.

Вариант № 3.

Длина по грузовой ватер-линии .	560	фут.
Ширина с обшивкой	87 » 8	дм.
Углубление	27 » 3	»
Водоизмещение	22814	метр. тонн.
Сила турбин	29500	HP
Скорость хода	$21^1/_4$	узла

Башни 12″ орудий размещены в равном расстоянии одна от другой с углами обстрела по 65° от траверза.

Число котлов Бельвиля—38. Против каждого ряда котлов устроена поперечная угольная яма. Всего в этих боевых ямах вмещается 540 тонн угля, что составляет количество, потребное на 18 часов полного хода.

Вариант № 4.

Высота надводного борта 19 фут 8 дм., причем 120 мм. орудия располагаются на 16 фут над ватер-линией. Поясная броня увеличена до толщины в 10 дм. в нижнем и 6 дм. в верхнем поясе. Продольная бортовая переборка уничтожена.

Вариант № 5.

В отличие от варианта № 4-й, броневой карапас нижней палубы заменен плоскою палубою в 1 дм. у бортов, благодаря чему толстая бортовая броня возвышается на 9 ф. 9 дм. над ватер-линией.

Вариант № 6.

Броневой карапас поднимается до верхней палубы, имея более крутой уклон.

Вариант № 7.

Возвышение осей 120 мм. пушек доведено до 17 фут над ватер-линией, т. е. такое же, как на основном проекте. Вследствие этого высота борта увеличена и толщина главного пояса брони уменьшена до 9 дюймов. Нижняя палуба поднята над ватер-линией на высоту 5 фут 5 дюймов, т. е. выше, чем на всех других вариантах.

Тактическая Комиссия Морского Генерального Штаба, рассмотрев разработанные Балтийским заводом чертежи различных вариантов проекта линейного корабля пришла к заключению, что 1) из всех представленных вариантов подлежит дальнейшему обсуждению только вариант № 3, так как на корабле с двумя междупалубными пространствами построенном по проекту Балтийского завода, действительно не может быть размещена команда в требуемом количестве и надлежащим образом и 2) представленный на конкурс основной проект подвергся настолько значительным изменениям, что приходится рассматривать не варианты основного проекта, а целиком новый проект, сравнивая его с общими результатами конкурса. Далее Комиссия полагает, что устранение заводом недостатков своего проекта никак не может считаться достаточным для решения строить предложенный Балтийским заводом линейный корабль. Разработанные Морским Генеральным Штабом эле-

менты линейного корабля представляют лишь минимум предъявленных к линейному кораблю требований. Если элементы проекта Балтийского завода удовлетворяют этим требованиям, то нельзя забывать, что на состоявшемся конкурсе были представлены проекты значительно их превышающие и что в ряду этих проектов, по боевым качествам, основной проект Балтийского завода занимал только девятое место. Если даже признать, что преимущества проекта инженеры Куниберта не должны приниматься во внимание в виду категорического заявления Морского Технического Комитета о технической неприемлемости этого проекта, то во всяком случае преимущества проекта завода «Blohm und Voss» отнюдь не могут игнорироваться, так как основной проект этого завода, был признан 7-го августа при окончательном обсуждении результатов конкурса вполне удовлетворяющим требованиям с боевой и технической стороны. Следует кроме того иметь в виду, что элементы линейного корабля были выработаны Морским Генеральным Штабом в 1907 году, тогда как закладка спроэктированных кораблей состоится лишь в 1909 году. Быстрый рост техники сделал уже ко дню закладки эти элементы сомнительными, а обычная в русском судостроении медленность постройки несомненно понизит достоинство кораблей по сравнению с их иностранными современниками. Вследствие этих соображений, Комиссия полагает, что представленные Балтийским заводом проекты не должны считаться удовлетворяющими условиям для постройки по ним кораблей русского флота.

Между тем промедление в выборе лучшего из представленных на конкурс проектов линейного корабля, а равно и в решении вопроса об условиях его осуществления, нарушая расчеты Морского Генерального Штаба по созданию на ближайшее время морских сил на Балтийском море, приняло тревожный характер. Возникли междуведомственные совещания, на которых соображения о размерах гарантий, премий и штрафов были поставлены впереди всех прочих. Наконец, представители посторонних ведомств высказались за устранение проекта фирмы «Blohm und Voss» и отдачу заказа Балтийскому заводу с принятием английской фирмы «John Brown» в качестве контрагента и консультанта. По мнению Морского Генерального Штаба, причиной, которая привела к такому решению, было несовместимое с условиями и результатами конкурса постановление о согласовании между собой проектов «Blohm und Voss» и Балтийского завода, давшее неправильное направление этому важному для флота вопросу.

В заключение общего обзора конкурса проектов линейного корабля 1908 года далее приводятся выдержки из письма автора проекта, представленного фирмой «Ansaldo» итальянского инженера Куниберти, Начальнику Морского Генерального Штаба контр-адмиралу Эбергардт. (Перевод с французского).

«Прошу Ваше Превосходительство не отказать мне в разрешении привести краткие пояснения, касающиеся моего проекта, которые я бы дал раньше, если бы не должен был руководить важными работами в Италии, помешавшими мне остаться в Петербурге в распоряжении Морского Министра.

«27-го Июля я спускал в Кастелламаре броненосец «St. Giorgio» и приступил затем к постройке одного из наших новых броненосцев, вооруженного той же артиллерией, что и мой проект X, но обладающего несколько большей броней и скоростью. Этот броненосец имеет водоизмещение только 18.500 тонн, вместо 20.000 тонн проекта X и это будет оффициально объявлено через несколько месяцев в парламенте.

«Очевидно, что если «Dreadnought» с пятью двухпушечными башнями, с 12 дм. орудиями и 11 дм. броневым поясом по ватер-линии, т. е. на 3 дм. более толстым сравнительно с требованием русского задания, имеет 18.180 тонн, то итальянские броненосцы, строющиеся в Кастелламаре и в Специи, могут быть большого водоизмещения, так как у них по 4 башни, каждая с тремя 12 дм. орудиями и так как броня их толще и простирается по всему борту.

«Таким образом, проект X на 1500 тонн больше итальянских броненосцев, хотя имеет ту-же артиллерию и броню. Это может уже служить лучшим доказательством, чем какие бы то ни было разсчеты, что предусмотренные в моем проекте веса более чем достаточны.

«Само собой разумеется, что на «Dreadnought», на итальянские броненосцы и на проект X пошла сталь высокого сопротивления и вес корпуса этих кораблей, их оборудования, значительно меньше, чем вес старых кораблей, построенных из стали Мартина и Сименса сопротивления 40 кил. на квадратный милиметр, против 70 кил. современной стали.

«Коммерческие верфи строют обыкновенно суда по дешевой цене и понятно считают невыгодным употреблять лучший, но и более дорогой материал. Ради военных преимуществ, не только можно, но и должно пожертвовать несколько большие деньги, если только это пожертвование дает возможность следовать за прогрессом например Англии и Италии. Не следует во всяком случае забывать, что если цена на килограмм и

несколько более высока, то получается экономия в количестве всего затраченного материала. Броненосец, построенный на основании старых взглядов на материал, имеет водоизмещение на 1500—2000 тонн больше, что в свою очередь заставляет увеличивать броню, машины, чтобы получить ту же скорость, увеличивать оборудование корабля. Таким образом корабль из стали Мартина стоит процентов на 10—15 дороже только потому, что он сам больше.

«Главный Инспектор Кораблестроения А. Крылов проверял вместе со мною каждую часть корпуса и нашел их вполне отвечающими усилиям, которые он должен переносить, за исключением одного угольника наружной обшивки, размер которого должен быть увеличен, для сопротивления особым усилиям, которые указываются правилами русского флота. Это увеличение дает разницу на 12 тонн, которые можно заимствовать из 100 тонн назначенных в проекте на непредвиденные надобности.

«Надо заметить, что для стали Маргин-Сименса допускается рабочее напряжение в 4,2 тонн (на квадр. дюйм) т. е. $^1/_6$ разрывного усилия. В запасе остается $^5/_6$ прочности для работы в бурную погоду или в случае повреждения в бою. Представляется вполне естественным, что если для обыкновенной стали в 35 тонн сопротивления разрешается рабочее напряжение в 5 тонн на квадр. дюйм, т. к. это менее $^1/_6$ прочности, то употребляя сталь высокого сопротивления в 45 тонн, можно с полной уверенностью иметь также $^1/_6$ предельного напряжения, т. е. 7,5 тонн.

«Так как расчеты Морского Технического Комитета имели основанием около 5-ти тонн, то очевидно, что в проекте X сталь работает при напряжении в $^1/_9$ разрывного своего усилия и, следовательно, корпус проекта более крепок, чем любой корпус построенный из стали Мартин-Сименса, т. к. в запасе остается сопротивление гораздо более значительное. Это сопротивление явится еще большим, когда в окончательном проекте будет вычерчена кривая всех весов корабля по длине и вычислено действительное рабочее напряжение материала, соответственно давлению воды в оконечностях и середине корабля. Только тогда можно будет судить и лучше, чем основываясь на устаревшей формуле $\frac{DL}{30}$, указанной в задании, нужно ли для данного корабля употреблять громадный вес стали, чтобы сопротивляться продольным изгибающим моментам.

«После проверки размеров корабля, кораблестроительный отдел проверил вес всех частей и нашел, что практически

они соответствуют весам предусмотренным в эскизном проекте. Было также найдено, что кроме запаса в 100 тонн, предназначенных для корпуса проекта X, который может быть использован во время производства работ, имеется еще запас в 450 тонн в распоряжение трех отделов: артиллерийского, механического и кораблестроительного.

«Вполне понятно, что при рассмотрении большего числа представленных на конкурс проектов не было замечено, что *проект X определен водоизмещением совсем не в 19.700 тонн.* В объяснительной записке, представленной вместе с эскизом перед открытием конкурса, предвидена возможность вместить в проект X некоторые другие варианты, например противоминную артиллерию с избытком веса в 250 тонн. Тогда-же автор проекта заявил Морскому Техническому Комитету, что он оставляет за собой право увеличить согласно условиям конкурса углубление с 27 фут до $27^1/_2$ фут, хотя углубление проекта в 19.700 тонн показано в 27 фут $^1/_2$ дюйма. Теперь, после испытания модели в бассейне в Специи, автор может подтвердить свои предыдущие заявления, так как получилась скорость значительно превосходящая требуемую заданием при углублении в $27^1/_2$ фут, что соответствуют излишку водоизмещения в 450 тонн. Таким образом водоизмещение для проекта X представляет минимум в 19.700 т. и максимум в 20.150 тонн при углублении не выходящем из границ задания и скорости большей, чем та, которая была потребована. Вместе со 100 тонным запасом для корпуса это дает 550 тонн запаса, что более чем достаточно для всяких увеличений весов какие пожелают сделать и, между прочим для усиления бортовой брони, так как эта броня, нужно сказать по правде, слишком слаба и автор всегда предлагал ее увеличить.

«По отношении к котлам, в задании указан вес в 45,5 килограмм на силу. 24.000 более, чем достаточно, чтобы развить этому кораблю, не слишком большого водоизмещения, требуемую скорость. Таким образом вес 24.000 умноженный на 42,5 обязателен для этого проекта. Вышеуказанные испытания модели подтвердили предположения проекта об увеличенной скорости корабля. С 28—29 тысячами сил в котлах можно быть уверенным в достижении полной утилизации турбин. Эти результаты достигаются с 45 котлами, указанными на эскизах, располагая их соответственно, чтобы обеспечить хороший уход за ними.

«Наконец, вся совокупность котельных и машинных отделений разработана таким образом, что даже самый малый крен, который получается при заполнении водой какого нибудь

отсека, может быть немедленно уничтожен, как это было подробно разъяснено в кораблестроительном отделе. Расположение турбин разработано с определенной целью наибольшей живучести во время сражения. Невозможно в этом проекте повредить миной больше одной турбины и корабль не может накрениться в виду предусмотренных автоматических приспособлений, накачивающих воду в необходимом объеме».

Кроме того, в письме раз'ясняются различные технические подробности проекта, основанные на опыте исполненных автором заказов и сообщается, что все данные по корпусу были изложены в документах, посланных с представителем завода по первому вызову Морского Технического Комитета, но этот представитель не был в состоянии дать объяснения, что породило много недоразумений, которые лишь отчасти рассеялись после личного приезда автора в Петербург.

V.

После разрыва сношений с фирмою «Blohm und Voss» из за разногласия при составлении окончательного договора, результаты конкурса проектов линейного корабля, выразились в единственном проекте Балтийского завода, который был принят особым совещанием в измененной форме и затем был дополнен несколькими вариантами по предложению Морского Технического Комитета. Дальнейшее обсуждение этого проекта было поручено совместному совещанию представителей Морского Генерального Штаба и Морского Технического Комитета под председательством Товарища Морского Министра. На первом заседании этого совещания 27-го Октября того года Морским Генеральным Штабом были пред'явлены требования об изменении следующих главных элементов линейного корабля.

1) Ход не меньше 23 узлов вместо $21^1/_4$.

2) Бронирование нижнего пояса усилить до 9 дм. вместо 8 дм.

3) Бронирование верхнего пояса—до 5 дм. вместо 4 дм.

4) Противоминную артиллерию иметь не 120 мм., а 100 мм., как вполне отвечающую своему назначению.

5) Котлы Бельвиля, как устаревшие по типу, заменить более современными котлами, допускающими большую форсировку их при том же весе.

6) Для увеличения боевой живучести механизмов расположить их по середине корабля между котельными отделениями.

7) На счет запаса водоизмещения установить двигатели Дизеля для экономического хода.

Такое изменение элементов было мотивировано тем обстоятельством, что с одной стороны, основные элементы корабля, будучи выработаны Морским Генеральным Штабом в Марте 1907 года, за срок в $1^1/_2$ года протекший с того времени, оказались устаревшими и с другой стороны, состоявшийся конкурс дал богатый материал для оценки современного состояния кораблестроения и для суждения о тех требованиях, которые могут быть пред'являемы к типу линейного корабля.

На последующих заседаниях 10 и 22 Ноября было установлено, что за исключением пункта 4-го и вообще вопросов артиллерийского вооружения корабля, остальные пункты заявления Морского Генерального Штаба являются вполне приемлемыми и Балтийский завод берется их выполнить. Для этого лишь потребуется увеличение длины корабля с 565 до 590 или более фут, и является не вполне еще выясненным, будет ли достигнута скорость в 23 узла. Водоизмещение корабля при этом будет зависеть от выбора Механическим Отделом Комитета типа и системы котлов. Размещение машин между котлами, по заявлению Балтийского завода потребует увеличения водоизмещения на 200 тонн и вызывает затруднения в устройстве длинных гребных валов и паропроводов. Так как Морской Генеральный Штаб мотивирует свое требование необходимостью достижения наибольшей живучести механизмов, то взамен этой меры было предложено обеспечить неуязвимость паропроводов разделением их на два независимых трубопровода и помещением в особые корридоры. Принимая к исполнению требование об увеличении бронирования, совещание вместе с тем постановило продолжить казамат противоминной артиллерии до кормы, но не бронированным, а в виде легкого юта. Для боевой остойчивости этот ют не нужен, но зато дает просторное и светлое жилое помещение, благоприятно разрешая вопрос о недостатках в помещениях для личного состава корабля. Придя к таким заключениям, совещание предложило Балтийскому заводу, приняв за исходный вариант № 4, переработать свой проект линейного корабля, приняв во внимание все указанные замечания Морского Генерального Штаба и постановления совещания. В отношении артиллерийского вооружения, дальнейшее обсуждение связанных с этим вопросом было поручено артиллерийскому отделу Комитета совместно с Морским Генеральным Штабом, с тем, что Балтийскому заводу будут своевременно сообщены вес и место, необходимые для артиллерийских установок, погребов боевых припасов и приспособлений подачи.

Между тем 20 ноября от фирмы «Blohm und Voss» поступило заявление, из которого видно, что, идя на встречу всем указанным требованиям (осталось невыясненным откуда эти требования фирме известны) завод предлагает передать в готовом виде новый проект корабля Морскому Министерству, если будет заключено соглашение на уже намеченную покупку основного проекта, рассмотренного на конкурсе. Отличным качеством нового проекта является, притом же вооружении и бронировании, гарантированная скорость при 12-ти часовом пробеге в 24 узла, которая при форсированной тяге может быть увеличена до 26 узлов. Такое предложение фирмы, проект которой был признан первым на международным конкурсе, по мнению Морского Генерального Штаба не могло быть оставлено без внимания. Однако, создавшиеся финансовые затруднения не позволили придти к окончательному соглашению и проект не был принят к рассмотрению.

Артиллерийское вооружение линейного корабля не было рассмотрено при окончательной разработке заданий в Ноябре 1908 года вследствие того, что к этому времени не были в достаточной мере выработаны главные элементы морской артиллерии. Несмотря на то, что вопрос о 4-х дюймовой патронной пушке для вооружения минных судов был поднят еще в Марте 1907 года и впоследствие, при установлении элементов линейного корабля в Августе того же года, была предусмотрена возможность создания единого типа орудий для противоминной артиллерии линейных кораблей и артиллерии миноносцев, тем не менее в Морском Техническом Комитете до конца 1908 года не имелось данных, которые позволяли бы приступить к использованию подобного решения или хотя бы давали возможность сообщить Балтийскому заводу сведения, необходимые для проектирования линейного корабля, в случае принятия на его вооружение системы 4-х дюймовых орудий. Вместе с тем, Главный Инспектор Артиллерии генерал-майор Бринк сообщил совещанию, что Обуховский завод, имея в виду ранее состоявшееся по этому вопросу решение, уже приступил к изготовлению комплектов 120 мм. пушек для еще не спроектированных линейных кораблей и работа эта настолько успешно исполняется, что не представляется возможным приостановить данный заказ. Система этих орудий выработана по типу картузных пушек Виккерса, установленных на строившемся в Англии крейсере «Рюрик» и признана вполне удовлетворяющей всем требованиям, пред'являемым к противоминной артиллерии больших судов. В результате было принято решение остановиться на вооружении линей-

ных кораблей системой 120 мм. орудий в 50 калибров длиною, созданной по английскому образцу и уже выдержавшей необходимые испытания.

Вопрос о главной артиллерии линейного корабля принял еще более неожиданное направление. Для этой цели первоначально предназначалась 12 дм. пушка в 50 калибров длиною, созданная по типу наиболее могущественного морского орудия того времени. Исходя из этого задания, в 1907 году была спроектирована и заказана Обуховскому заводу опытная пушка. В расчете на Обуховскую пушечную сталь, обычного состава и качеств, получилось орудие длиною в 52 калибра и весом около 51 тонны, способное сообщать снаряду в 940 фунтов начальную скорость до 3000 фут в секунду. Впоследствии эта система удовлетворительно выдержала предварительные испытания и в конце 1908 года было приступлено к валовому изготовлению 12 дм. пушек в 52 калибра по утвержденному образцу. Основные баллистические и весовые данные в расчете на установку этих пушек в трех орудийных бронированных башнях были затем сообщены Балтийскому заводу для проектирования линейного корабля.

Между тем на Черноморском флоте была образована особая Комиссия под председательством контр-адмирала Сарнавскаго, имевшая целью дальнейшую разработку и опытную поверку методов боевой стрельбы, которые были намечены «Комиссией по подготовке судов и эскадр к бою», закончившей свои труды 1907 году. В числе прочих работ, новой Комиссии было поручено испытание различных типов снарядов стрельбою на большие дистанции. Таким образом вопрос о типе артиллерийского снаряда для вооружения предположенных к постройке линейных кораблей, ко времени составления окончательного проекта корабля являлся еще далеко не решенным и Балтийский завод был уведомлен о возможности изменений в заданиях по устройству снарядных погребов. Затем рассматривался вопрос о способе установки тяжелой артиллерии. Конкурс проектов трех-пушечных башенных после установок был закончен только в следующем 1909 году, после уже состоявшейся официальной закладки четырех линейных кораблей для Балтийского моря. Задания были выработаны, исходя из данных 12 дюймовой пушки в 52 калибра и снаряда образца 1907 года. Принятый проект установки подвергся изменению, когда спустя два года был утвержден и принят на вооружении этих судов новый по тому времени тип снарядов, получивший наименование «снаряд образца 1911 года». Таким образом, основной элемент линейного

корабля — артиллерийский снаряд был установлен много позднее всех прочих. Пришлось приспосабливать уже строющиеся корабли к возможно рациональному использованию нового оружия, что привело к искажению ранее намеченных предположений.

17 Ноября 1908 года, по докладу Морского Министра состоялось повеление приступить к постройке предположенных четырех линейных кораблей для Балтийского моря по проекту Балтийского завода при содействии английской фирмы «John Brown». К концу ноября теоретический чертеж корабля по принятому проекту был окончательно выработан и испытание модели по этому чертежу в Опытном Бассейне дало вполне удовлетворительные результаты. Для развития скорости в 23 узла, определилась из опыта необходимая мощность двигателя в 18500 эффективных сил. По этим данным Балтийский завод с 1-го декабря того года начал подробную разработку окончательного проекта линейного корабля. Срок представления полного проекта на утверждение был первоначально назначен на 9 марта 1909 года, с тем, что основные чертежи должны поступать на рассмотрение по мере готовности. Впоследствии, в виду задержки по заключению договора с фирмою «John Brown» Балтийский завод попросил отсрочку до 9-го апреля. Главные размеры корабля были установлены следующие:

Линейный корабль в 23.000 тонн.

Длина между перпендикулярами . .	590′6″
Наибольшая длина	594′2″
Наибольшая ширина с обшивкою. .	86′4″
» » с бронею . . .	87′2″
Нормальное углубление на ровный киль.	27′5″
Высота надводного борта при мидели.	20′3″
Водоизмещение при нормальном углублении	22880 тонн
Метацентрическая высота	5 фут
Водоизмещение на 1″ осадки	85,7 тонн
Коэфициент водоизмещения от паралелопипеда	0,577
Коэфициент площади ватер-линии .	0,706
Коэфициент площади миделя	0,962

По мере разработки чертежей корабля изменялись детали размещения его элементов. Коренному пересмотру при этом был подвергнут вопрос о минном вооружении в связи с возникшими затруднениями по устройству погребов для боевых припасов тяжелой артиллерии. По докладу Морского Технического Комитета решением Адмиралтейств-Совета в заседании 17-го декабря 1908 года было постановлено:

1) Проектировать новый линейный корабль без подводных минных аппаратов, употребив излишек веса и места на увеличение числа снарядов 12 дм. орудий.

2) Снять подводные минные аппараты со строющихся линейных кораблей «Андрей Первозванный» и «Император Павел I» и

3) признать минные аппараты излишними на линейных кораблях вообще.

(Журнал Адм. Сов. 17-го декабря 1908 года № 4729). Следует отметить, что это постановление, состоялось без всякого участия представителей флота и поэтому было отменено на следующем же заседании Адмиралтейств-Совета после надлежащих представлений.

Начальнику Морского Генерального Штаба решение отказаться от минного вооружения сделалось известным только 29-го декабря от командира корабля «Андрей Первозванный» сообщившего, что на названном корабле по предписанию Морск. Техническ. Комитета снимаются минные аппараты. По долгу инспектора боевой готовности флота Контр-Адм. Эбергард тогда же испросил приказание Морского Министра временно приостановить действие распоряжений, основанных на постановлении от 17-го декабря и вслед затем, от лица флота, вошел в Адмиралтейств-Совет с представлением, сокращенное содержание, которого далее приводится.

«Доклад Морского Технического Комитета от 16-го декабря 1908 года за № 2139 был основан на неверном представлении о тактическом использовании мин Уайтхеда на линейном корабле. Действительно меткость минной стрельбы значительно ниже меткости артиллерийского огня, но если признать за миной только это ее отрицательное качество, то возникает вопрос: для чего же все флоты и наш в том числе, строят специально минные суда. Мина Уайтхеда признается: 1) как оружие эксплоатации победы, 2) как оружие контр-эксплоатации победы и 3) как оружие случайного использования при благоприятной обстановке.

«Переходя от общего определения к вопросу о значении мины на линейном корабле, следует сказать, что мина эта

имеет, главным образом значение моральной угрозы возможностью ее использования. Не всегда можно рассчитывать, что в нужный момент около линейного корабля окажется какое либо минное судно и потому благоразумнее иметь эту мину на самом корабле; тем более что вес современного минного подводного аппарата равен лишь 5 тоннам, что составит около 0,021% от водоизмещения в 23000 тонн. Если же отказаться от этого небольшого груза, то линейный корабль ничем не будет гарантирован от покушений неприятеля при благоприятном случае сблизиться на дистанции минного боя и использовать свои преимущества. Если даже при этом предположить, что неприятельские мины дадут промах, тогда все же придется считаться с возможностью артиллерийского боя на столь близких дистанциях, последствием чего должно явиться утолщение брони бортовой, башенной и боевых рубок, что вызовет значительное увеличение водоизмещения корабля и ухудшение его прочих боевых качеств.

«Минный аппарат на линейном корабле должен рассматриваться, как оружие самообороны. Исходя из этого положения, следует сказать, что пока из вооружения армии не из'яты, штыки, шашки и револьверы, с линейных судов снимать минные аппараты было-бы рисковано. Иностранцы придерживаются по видимому того-же взгляда, не решаются снимать со своих линейных кораблей минные аппараты, несмотря на кажущуюся их недействительность для боя и этот факт подтверждает правильность мнения Морского Ген. Штаба.

Контр адмирал Эбергард. 3-го января 1909 года».

Отзыв Командующего Балтийским флотом: «Вполне присоединяюсь к мнению Морского Ген. Штаба тем более, что с каждым годом, благодаря усовершенствованиям мины Уайтхеда, дальность минной стрельбы увеличивается.

Контр-адмирал фон Эссен. 5-го января 1909 года».

Телеграмма Командующего Черноморским флотом от 9-го января т. г. «Вполне разделяю соображения Генмора. Бострем».

Решение Адмиралтейств-Совета по вопросу о признании необходимости сохранения минных аппаратов на линейных кораблях.

«По рассмотрении представления и обмене мнений Адмиралтейств-Совет по большинству голосов постановил: постановление свое по журналу от 17-го декабря 1908 го года № 4729 отменить».

(Журнал Адм.-Совет. 14 января 1909 года № 4730).

Выяснившаяся, таким образом, необходимость в сохранении мест для помещения четырех бортовых минных аппаратов в подводной части линейного корабля, вызвала стеснение в устройстве подбашенных отделений. Впоследствии, при введении на вооружении корабля снарядов образца 1911 года, это привело к значительным переделкам в погребах, так как, оставленное для них место, оказалось недостаточным для хранения удлиненных снарядов. В результате часть боевых припасов пришлось разместить в условиях подачи не отвечающих скорострельности башенных установок.

Технические условия на проектирование трех-орудийных башенных установок для 12 дм. пушек в 52 калибра длиною были утверждены Главным Инспектором Артиллерии 12-го августа 1908 года. После окончательного решения вопроса о постройке линейных кораблей эти условия были разосланы нескольким казенными и частным заводам выразившим желание принять заказы на исполнение таких установок.

Полный вес установки с бронею определен в 770 тонн. Контурные размеры башен были показаны на схематических чертежах. В основу баллистических данных была положена система 12 дм. пушки в 52 калибра Обуховского завода и снаряда образца 1907 года.

По вопросу о проектировании механизмов для линейного корабля осенью 1908 года была созвана при механическом отделе Морского Технического Комитета Комиссия из инженер-механиков флота и заводских инженеров. Комиссия эта пришла к заключению, что котлы Бельвиля имеют преимущество перед котлами более мелкотрубных систем по большой долговечности и экономичности, большой простоте ухода и обращения и благодаря этому, большей надежности действия, а также потому, что наши заводы, инженеры и кочегары хорошо знакомы с этими котлами. Однако, несмотря на убедительность приведенных комиссией доводов в пользу установки на линейных кораблях котлов Бельвиля, категорическое требование Морского Генерального Штаба установить котлы допускающие наибольшее форсирование, даже в ущерб всем остальным качествам, заставило принять к установке на проектируемых кораблях мелкотрубные котлы, из каковых механический отдел Морского Технического Комитета избрал котлы типа Английского Адмиралтейства, как допускающие наибольшую форсировку и более простые по уходу за ними.

Исходя из этих данных были установлены следующие **главные элементы линейного корабля в 23.000 тонн.**

Артиллерия.

Число 12 дм. орудий в 52 кал. . .	12
Число 120 мм. орудий в 50 кал. .	16
Возвышение осей 12″ орудий над WL.	26 ф. 7 дм.
Число боевых припасов на 12″ орудие.	100
» » » на 120 мм. орудие.	300

Башни 12 дм. орудий так поставлены, что все орудия имеют обстрел по 65° от траверза так, что при курсовом угле в 25° могут стрелять все 12 дм. орудия с полными углами возвышения.

120 мм. орудия размещены по два в восьми плутонгах и имеют такие углы обстрела, что в каждую точку моря могут стрелять сосредоточенно не менее четырех орудий. Под каждым плутонгом помещен свой погреб боевых припасов, которые подаются в казематы ленточными элеваторами с надлежащею быстротою. Все 120 мм. орудия вдвигаются внутрь казематов по особому рельсу помощью лебедок и отверстия в борту закрываются герметически стальными ставнями.

Минное вооружение.

Четыре траверзных подводных минных аппарата, поставленных по два в носовом и кормовом помещениях. К каждому аппарату имеется по три мины, которые хранятся в тех же помещениях.

Бронирование.

Главною броневою защитою корабля являются два бортовых пояса брони и настилка верхней палубы. Для принятия осколков снарядов, разорвавшихся при прохождении через главную броню, служат внутренние продольные и поперечные броневые переборки, наклонная часть нижней палубы и средняя броневая палуба. Сверх того, местное бронирование состоит в защите башен, боевых рубок и кожухов дымовых труб. Толщина брони в миллиметрах следующая:

Броня главного пояса 382 ф. 3 дм. длиной . . .	225 мм.
» » » в носу.	125,5
» » » в корме	100,3

Броня второго пояса между средней и верхней палубами в средней части	125 мм.
Броня второго пояса между средней и верхней палубами в носу	75
Броня кормового траверза	125
Броня траверзов 12 дм. башен:	
от нижней до средней палубы	100
от средней до верхней в носу	50
от средней до верхней в корме	100
Броня продольных переборок	50
Броня боевых рубок	200
Броня вращающихся частей башен	200
Неподвижная броня верхних редутов	200
Неподвижная броня нижних редутов	75
Броня верхней палубы	37,5
» средней »	25
» нижней » в корме	25
» скосов нижней палубы	27,5
Кожухов дымовых труб	25

Механизмы.

Главные машины—четыре турбины Парсонса.	
Котлов типа Английского Адмиралтейства	31
Скорость хода на 12 часовом испытании	$21^3/_4$ узла
Мощность на гребных валах при этом	31200 сил
Скорость хода на 4 часовом испытании при форсировании котлов и турбин	23 узла
Мощность на гребных валах при этом	42000 сил
Экономическая скорость хода	13 узлов
Расход угля при экономической скорости в час	7 тонн
Нормальный запас угля	1000 »
Полная вместимость угольных ям	3000 »
Расстояние, проходимые экономическим ходом при помощи турбин	5570 миль

Кроме турбин, корабль приспособлен к установке на нем электро-моторов для экономического хода; для этой цели необходимо 9 динамо-машин по 400 кило-уатт, каждая с самостоятельным двигателем Дизеля.

Мощность на гребных валах при работе электро моторов	4500 сил
Скорость хода	12 узлов
Расход нефти в час	12 тонн

Полная вместимость нефтехранилищ . . . . 1500 тонн
Расстояние проходимое экономическим ходом при
работе электромоторов . . . . . 18000 миль

Таким образом, в случае постановки двигателей Дизеля, корабль получает способность совершить переход между Кронштадтом и Владивостоком, не нуждаясь в угольных станциях.

Технические чертежи по корпусу принятого проекта линейного корабля, по мере их рассмотрения, были утверждены в течении апреля и мая 1909 года. Вслед затем были даны заказы на постройку по этим чертежам двух кораблей Балтийскому Судостроительному заводу и двух кораблей— Адмиралтейскому Судостроительному заводу. 2-го июня 1909 г. состоялась оффициальная закладка четырех линейных кораблей, которые были при этом зачислены в состав Балтийского флота и получили наименования: «Севастополь», «Петропавловск», «Гангут» и «Полтава».

В период постройки этих кораблей вопросы об установках тяжелой артиллерии и механизмов были подвергнуты дальнейшему обсуждению. Рассмотрение представленных проектов трех-орудийных башенных установок для уже заложенных кораблей состоялось в июле 1909 года. По мнению Морского Генерального Штаба, фактически конкурса проектов не было, так как не был точно обусловлен предмет конкурса и не было указано, какие элементы установок желательно развить. Главнейшим элементом характеризующим наилучший проект, по мнению Штаба, должна явиться скорострельность допускаемая данной установкой, которая и должна служить предметом соревнования.

Статья 129 Технических условий говорит, что «время необходимое для заряжания всех орудий в пределах от—5° до + 15° от залпа до залпа не должно превосходить 40 секунд, считая, что на открывание и закрывание замка требуется по 5 секунд». Такое задание, уже по тому времени, не только не заставляло двигаться вперед в усовершенствовании башенных установок, но даже не обязывало к использованию достигнутых техникою успехов, так как установки 12 дм. орудий типа линейных кораблей «Андрей Первозванный» и «Иоанн Златоуст» давали возможность производить полное заряжание в течение 36 секунд. Кроме того, по имевшимся сведениям, скорость открывания и закрывания замка 12 дм. орудий на судах английского флота достигала 4 секунд, т. е. в $2^1/_2$ раза превышала скорость указанную в технических

условиях С другой стороны при рассмотрении проектов выяснилось, что С.П.Б. Металлический завод, по заявлению инженера-конструктора, может довести скорость стрельбы в своем проекте до 2-х залпов в минуту, причем эта скорость не является предельной.

Техническим условиям конкурса трех-орудийных башенных установок для 12 дм. пушек в 52 калибра удовлетворили проекты, представленные С.П.Б. Металлическим заводом и Обществом Путиловских заводов. При паралельном рассмотрении этих двух проектов были установлены следующие их сравнительные достоинства.

1) В проекте Металлического завода может быть достигнута большая скорость заряжания и следовательно большая скорострельность.

2) Независимая ручная подача боевых припасов в проекте Металлического завода разработана лучше, так как требует меньше времени для подачи припасов из погребов к орудиям и меньшее количество людей для обслуживания.

3) При смешенном управлении башней, т. е. когда боевые припасы будут подаваться главными лебедками при действии их вручную, в проекте Металлического завода может быть достигнута большая скорость стрельбы, вследствии того, что этот проект допускает наводку при сцепленном с орудием заряднике в пределах угла возвышения от—5° до + 15°.

4) Живучесть установки спроектированной Металлическим заводом больше, что достигается: более надежной защитой компрессоров, большей толщиной внутренних переборок и меньшей величиной амбразур.

5) Проект Металлического завода представляет большую гарантию от воспламенения снарядов, что достигается изолированием перегрузочного отделения от подачной трубы верхней части башни вертикальной переборкой.

6) Единственным преимуществом проекта Путиловского завода является прибойник, связанный с зарядником, вследствие чего переделка установки для сообщения орудиям угла возвышения 35° не требует расширения подачной трубы. Морской Ген. Штаб считает такую переделку желательной, имея в виду возможность использования кораблей для бомбардировки на больших дистанциях.

Принимая во внимание изложенные результаты конкурса, для окончательной разработки системы трех-орудийных башенных установок был принят проект Металлического завода при непременном условии повышения скорости стрельбы до предела, который может быть достигнут заводом. Предложен-

женная заводом система цепного прибойника, связанного с орудием, была подвергнута испытанию 5000-кратной досылкой снаряда и найдена вполне удовлетворительной.

Проэктирование котельных и турбинных установок дало следующие результаты.

Для удовлетворения требованию, чтобы строящиеся линейные корабли могли развивать в продолжении 4-х часов скорость в 23 узла, не выходя из пределов тех весов механизмов и помещений для них, которые установлены в принятом проекте Балтийского завода, оказалось необходимым принять за основание для котельных установок систему разработанную по типу Английского Адмиралтейства, допустив форсирование котлов на полном ходу до сжигания смешанного угленефтяного топлива в количестве, эквивалентном 250 кил. угля в час на квадратный метр. колосниковой решетки. При рассмотрении представленных фирмою «John Brown» проектов котлов и всей установки механизмов выяснилось, что для выполнения указанных условий при составлении окончательного проекта оказалось необходимым отступить от обычной практики проектирования котлов и турбин боевого корабля, понижая этим достоинство установки механизмов.

Ввиду ограниченности котельных помещений, для получения надлежащих размеров площади колосниковой решетки, необходимых для сжигания на ней допускаемого количества топлива, при проектировании пришлось назначить 25 котлов, вместо предположенных 31, с тем, что их размеры будут превышать существующие размеры котлов английского типа, установленные на броненосных судах. Вследствии такого изменения конструкции котлов отношение нагревательной поверхности к площади колосников уменьшилось до 56,5 вместо 59,2, достигнутого в котлах типа Английского Адмиралтейства, что в свою очередь вызвало понижение коэффициента полезного действия котельной установки.

Предполагавшееся при составлении заданий форсирование турбин впуском в них добавочного пара оказалось невыполнимым вследствии получения большого неравенства распределения сил на внешних и внутренних валах. Поэтому для увеличения общей мощности турбин с 32000 до 42000 сил, необходимых для 23-х узловой скорости хода корабля, пришлось прибегнуть к повышению начального давления пара с 130 ф. на кв. дм. до 165 ф. при увеличении числа оборотов в минуту на 10% против принятого в современных установках, что уменьшает полезное действие турбин и греб-

ных винтов на полном ходу. Кроме того, соответственное увеличение мощности турбин заднего хода вызвало необходимость изменения их элементов, что за недостатком места могло быть достигнуто только при укорочении турбин переднего хода и вызвало ненормально большой расход топлива при уменьшенной скорости хода. В результате выяснилось, что район плавания в 5000 миль 13-ти узловым ходом оказывается вряд ли достижимым. При окончательном рассмотрении проекта установки механизмов, в силу этих соображений, пришлось пожертвовать заданием экономического хода в пользу главнейшего тактического достоинства кораблей— развития наибольшей скорости Предложенная система устройств была принята, несмотря на указанные ее недостатки, так как их устранение вызывало необходимость пересмотра проекта уже строившихся кораблей. При нормальном запасе угля в 1000 тонн положено иметь запас нефти в 1170 тонн.

Рассмотрение вопроса об установке двигателей системы Дизеля для экономического хода было отложено до выяснения результатов испытания такой установки на учебном судне «Рында», которые было предположено произвести в 1912 году. В случае получения удовлетворительных результатов для установки было предоставлено до 3% запаса от нормального водоизмещения корабля. Впоследствии, ввиду изменившихся обстоятельств, система эта не была принята.

К концу первого года постройки линейных кораблей типа «Севастополь», в связи с произведенными изменениями первоначального проекта, выяснилась перегрузка по механизмам в 120 тонн и по корпусу в 150 тонн.

В дальнейшем, увеличение нагрузки было вызвано изменением артиллерийского вооружения и деталей бронирования. За время постройки водоизмещение кораблей возрасло до 23400 тонн.

Стремление к увеличению боевого могущества линейного корабля при создании новых морских сил на Балтийском море не было в полной мере достигнуто постройкой линейных кораблей типа «Севастополь». Оружие и двигатель,— оба главные элементы боевого корабля, были созданы слишком поздно и своим появлением исказили первоначальные предложения. 12″ снаряд образца 1911 года весом в 1150 фунтов был принят для стрельбы из пушки в 52 калибра длиною, спроектированной для этих кораблей в 1908 году. С введением более тяжелого снаряда пришлось понизить его начальную скорость до 2500 фут в секунду. При этом рас-

пределение давлений в канале орудия уже не соответствует первоначальному проекту в смысле рассчета продольной прочности. Отсюда получается ненормально быстрое изнашивание орудий и потеря боевой меткости. Помимо неудачной конструкции, причиной чрезмерных выгораний является Обуховская пушечная сталь, непригодная для выделки современных тяжелых орудий по своим механическим качествам. Таким образом, снаряд, сильный сам по себе, не получает надлежащего использования при выстреле. Далее, при переустройстве снарядных погребов пришлось изменить размещение боевых припасов В наименее удачном по расположению подбашечном отделении кормовой башни, 60% корабельного комплекта припасов не могут быть своевременно поданы к орудиям.

Устройство главных механизмов неудовлетворяет требованию экономичности, так как при их проектировании пришлось подгонять котлы и турбины необходимой мощности к уже готовым размерам корабля.

Таким образом идея создания наисильнейшего типа линейного корабля путем международного конкурса проектов получила в нашем флоте весьма не полное осуществление.

А. Колтовской.

БИБЛИОГРАФИЯ.

Книги, изданные за время мировой войны в Германии, поступившие в библиотеку Морискома.

Материалы по истории мировой войны.

Der grosse Krieg in Einzeldarstellungen Мировая война в отдельных монографиях, составленных по официальным источникам по поручению Германского Генерального Штаба Действующей Армии.

Издание Gerhard Stalling в Ольденбурге, 1918 г.

Том 1-ый. **Льеж—Намур,** по официальным данным обработано ротмистром Маршалом Р. фон-Биберштейном (Marschall Rolf v. Bieberstein Rittmeister) 101—105 тысяча, 96 стр. с картой рельефа местности и 4 картами, изд. 1918 г.

Содержание: Значение Льежа. Описание крепости Льеж. Развертывание, организация командования. Приготовления к наступлению 5. 8. 14. Прорыв через линию фортов. Въезд генерала фон-Эммиха в Льеж. Впечатления, произведенные взятием Льежа на германский народ. Занятие фортов. В Льеже. Сосредоточение сил в Бельгии до начала осады Намура. Долина реки Маас и крепость Намур. Начало боев. Прорыв северного и северо-восточного фронта Намура. Бой на юго-восточном фронте и падение фортов. В Намуре. Заключение.

Том 10-ый. **Сражение на Изере и у Иперне осенью 1914 г.** по официальным данным обработано капитаном О. Швинк. (Otto Schwink, B. bayr. Hauptmann) 98 стр. с одной картой рельефа местности, 5 картами и 7 схемами, изд. 1918 г.

Содержание: Введение. Характер местности. Наступление и первоначальные бои 4-ой армии. Попытка прорыва южнее Иперне. 4-ая армия с конца октября по 9 ноября 1914 г. Последняя фаза боя. Заключение.

Том 19-ый. **Сражение под Лодзью,** по официальным источникам обработано майором фон-Вульфеном (Mayor von Wulffen), 110 стр. с одной картой рельефа местности и 18 картами, изд. 1918 г.

Содержание: Характер местности у Лодзи. Наступление на Лодзь. Бой под Кутно (ноябрь 1914 г.). Бой под Лодзью (ноябрь 1914 г.). Прорыв у Бржецын. Разрыв кольца русских войск. До занятия Лодзи.

Том 20-ый. **Зимнее сражение на Мазурах в 1915 г.** по официальным источникам обработано капитаном запаса Г. фон-Редерном (Hans von Redern, Hauptmann der Reserve) 56 стр. с 2 картами рельефа местности и 9 картами.

Содержание: Положение на северо-восточном фронте в январе 1915 г. Состав германских сил (с приложением схемы командования). Начало операции. События на других частях фронта до 12 февраля. Бои под Лыком 10—14 февраля. Бои 8-ой армии под Августовым. 10-ая армия до 17 февраля. Уничтожение русской 10-ой армии. Заключение.

Том 21-ый. **Горлицы—Тарнополь,** по официальным источникам обработано поручиком запаса гр. Роткирхом (Leonhard Graf von Rotkirch, Fr. v. Trach, Ob. leut. d. Reserve) 87 стр. с 1 картой рельефа местности и 5 карт., изд. 1918 г.

Содержание: Положение центральных держав весной 1915 г. Краткое описание местности. Развертывание и задание силам, предназначенным для прорыва. Приготовление к наступлению (1 мая 1915 г., 2 мая 1915 г., 3 мая 1915 г., 4 мая 1915 г. Следствия прорыва. Заключение.

Том 26-ой. **Бои Бугской Армии,** по официальным источникам обработано капитаном Пелеманом (Pehlemann Hauptman, Adj. des Ober befehlshaber-Ost) 63 стр. с 1 картой рельефа местности и 8 картами, издание 1918 г.

Содержание: Стратегическое положение на восточном фронте. Состав Бугской Армии. Начало наступления. От Холма до Брест-Литовска. От Брест-Литовска до Пинска.

Том 33-ий. **Освобождение Семигорья и бои под Таргу и на Аргеше,** по официальным источникам обработано капитаном Вальтером Фогель (Walther Vogel, Hauptmann), 124 стр. с одной картой рельефа местности и 15 картами.

Содержание: Объявление войны Румынией. Развертывание румынской армии; события на Семигорье до начала операций 9-ой германской армии. Освобождение Семигорья. Борьба за горные проходы. Вторжение в Валахию. Бой под Таргу и преследование до Альты. Бой на Аргеше. Заключение.

Geschichte des Krieges von Hermann Stegemann.

История войны. Германа Штегемана. Издание Deutsche Verlags-Anstalt Stutgart und Berlin 1918.

1-ый том. 444 стр. с пятью картами в красках. 131—140 тысяча.

Содержание: Период до объявления войны. Эльзас-Лотарингия, Англия и Германия, политика короля Эдуарда. Бельгия и великие державы, Балканская проблема, Европейские союзы, развал Европейского концерта, восточный кризис, отношение различных держав к войне. В лабиринте переговоров. Кайзер и Царь. Переговоры Германии с западными державами. О нарушении и об использовании в свою пользу бельгийского нейтралитета. Соотношение европейских держав. Походы на западе до 15 сентября 1914 г., первые столкновения, поход через Бельгию, бои в Лотарингии, ряд сражений в Бельгии и Франции, бои за линию Уазы и Маса, от Эна до Марны, бой на Марне, значение последнего.

Операции в Восточной Пруссии до 15 сентября 1914 г. Развертывание и первые столкновения, назначение Гинденбурга, бои у Таккенберга и на Мазурских Озерах. Походы в Галиции и Южной Польше до 15 сентября 1914 г. Австро-германское развертывание, наступление австрийцев и венгерцев, бои севернее и южнее Львова, бои западнее Львова, отступление австрийцев и венгерцев, его последствия, общее положение к 15-му сентября 1914 г. Заключение.

К I-му тому приложен ряд дипломатических документов и т. д.

II-ой том, 504 стр. с 4 картами в красках, 101—110 тысяча.

Содержание: Походы на западе с 12 сентября по 15 ноября 1914 г.: сражение на Эне, бои на западном фланге, осада Антверпена, ряд боев в Фландрии, стратегическое положение к 15 ноября 1915 г.

Поход на восток с 12 сентября по 5 ноября 1914 г.: наступление германцев и австро-венгерцев на Сане и на Висле, ряд боев за укрепленную линию Сана—Висла, отступление армии центральных держав с Сана и Вислы.

Походы на восток с 6 ноября по 17 декабря 1914 г.: наступление русских на Ангерапп, Варту и Боснию, ряд боев в Польше и Галиции, неудача русского наступления.

Походы на западе с 16 ноября 1914 г. по 15 февраля 1915 г.: общее положение на западе, наступление французов, контр-наступление германцев, общие заключения.

Походы на востоке с 17 декабря 1914 г. по 21 февраля 1915 г.: фланговые операции русских, фланговые операции германцев и австрийцев.

Die Geschichte des Weltkrieges, militärisch, politisch und wirtschaftlich dargestellt von Dr. Albrecht Wirth.

История мировой войны в военном, политическом и экономическом отношении. Составил д-р Вирт, издание Union Deutsche Verlagsgeselschaft in Stutgant, —Berlin, -Leipzig. Год издания не указан.

Том 1-ый. До об'явления войны Италией, 410 стр. с 147 иллюстрациями, 64 таблицами и 2 картами.

Содержание: Начало войны, ее причины, тайные приготовления врагов Германии, убийство в Сараеве, начало военных действий со стороны Австро-Венгрии, волнения дипломатии и биржи, вооружения, объявление войны, высшее командование, мобилизация.

Завоевание Бельгии и Северной Франции, падение Льежа, бои в Лотарингии, отъезд Кайзера на фронт. От Льежа до Брюсселя. Сражение Кронпринца, английская армия, падение Намура, отъезд французского правительства в Бордо. Сражение на Марне и на Эне. Занятие северной Бельгии. Падение Антверпена. Германское управление в Бельгии. Деяния австрийцев, венгерцев и деятельность Гинденбурга.

Сербия, Черногория, война с Россией, прежние походы России, мобилизация в России. Ход событий на русском фронте до декабря.

Позиционная война: влияние дипломатии, кое-что о позиционной войне.

Воодушевление в Германии, переоценка культурных ценностей.

Расы и народы, враждебные Германии. Положение в неприятельских и нейтральных странах.

Отношение Папы.

Морская война. Мировое могущество Англии. Взаимодействие флота и армии. Технические данные. Неприятельские флоты и базы. Вооружение и бюджеты. Общий обзор событий на море: поход вспомогательного крейсера «Königin Luise» к устью Темзы для постановки мин, гибель его и «Amphion», кое-что о деятельности «Гебен» и «Бреслау» в Средиземном море. Фантастичные данные

о разрушении русскими батарей в Ганге и базировании русского флота на Кронштадт. Бой 28 августа 1914 г. у Гельголанда. Потопление «Abucir», «Hogue» и «Gressy» подлодкой U9. Уничтожение дивизиона германских миноносцев у голландских берегов. Операции турецкого флота в Черном море при объявлении войны. Операции адмирала Шпее и Эмдена. Донесения адмирала Шпее о бое у Санта-Мария. Бой 24 января у Доггербанки. Обзор этот доведен до конца 1915 г.

Война на востоке. Цветные войска. Иностранный легион. Турция, Балканские державы, Япония и Китай. Колонии и Америка.

Расходы на войну. В тылу. Снабжение Германии. Военные союзы и общества, монополизация металлов, кожи, продовольствия и т. д.

Весенние походы: завоевание Галиции, наступление на Курляндию, западный фронт, Сербия, Италия и ее участие в войне.

Изложен этот том популярно, но весьма интересен и для специалистов—военных, иллюстрирован рядом интересных фотографий, а также портретами главных деятелей армии и флота центральных держав.

Der Kriegsverlauf im dritten Jahre, zwölf Monate in amtlichen Nachrichten, Noten und Urkunden.

Перечень событий за третий год войны, с августа 1916 г. по июль 1917 г. 1360 стр. Издание Carl Heymann в Берлине, 1917 г.

Содержание: Ежедневные донесения германской, австро-венгерской, турецкой и болгарской Главной Квартиры.

Операции германских подводных лодок и воздушного флота.

Операции флота открытого моря и вспомогательных крейсеров; операции вспомогательного крейсера «Möwe».

Обстрел Дувра и Калэ в ночь на 21 апреля и Дюнкирхена в ночь на 25 апреля и несколько еще более мелких операций.

В приложении помещены: мирные предложения центральных держав и ответ на них Антанты; мирные предложения нейтральных держав и ответ центральных держав; Америка и война; неограниченная подводная война, приказ относительно ее Кайзера, речи в Рейхстаге; новые объявления войны.

На стр. 474 приведен точный перевод секретного отношения Начальника Штаба Варшавского Военного Округа командиру VI корпуса от 30 сентября 1919 г. за № 2450, на основании которого германское правительство считало себя в праве рассматривать объявление мобилизации, как объявление войны. Отношение подписано генерал-лейтенантом Клюевым, ген.-майором Поставским и ст. адъютантом полк. Далером. На документ этот канцлер ссылался в Рейхстаге при обсуждении причин, вызвавших войну. На стр. 944 приведен ряд телеграмм о революции в России.

Der Kriegsverlauf im vierten Jahre, Sammlung der amtlichen Nachrichten von den Kriegsschauplätzen.

Перечень событий за четвертый год войны с октября 1917 г. по сентябрь 1918 г. в 8 брошюрах. Издание 1917—18 гг. Carl Heymann, в Берлине.

Содержание: Ежедневные сообщения германской, австро-венгерской, турецкой и болгарской Главной Квартиры; из морских операций помещены:

в октябрьском выпуске 1917 г.—*краткие сведения о моонзундской операции;*

в декабрьском и январьском выпусках—*отчет о мирных переговорах в Брест-Литовске*;

в февральском выпуске: бой германских миноносцев в канале 15 февраля и операции германского вспомогательного крейсера «Wolff» в Атлантическом, Индийском и Тихом океане;

в апрельском выпуске—операция англичан у Зеебрюгге и краткие сообщения о германской *дессантной экспедиции в Финляндию*;

в майском выпуске—потопление 7 английских подлодок, как результат деятельности германских судов в Финляндии; обстрел англичанами Остенде.

Книги о сухопутной и морской войне, подводной блокаде, воздушной войне.

Популярного содержания.

Die Seeschlacht vor dem Skagerrak, zusammengestellt und erläutert nach den deutschen und englischen amtlichen Berichten von E. v. Hersfeld.

Морской бой у Скагеррака; составлено по официальным германским и английским донесениям Е. Герсфельдом. 31 стр. с 34 рисунками и фотографиями, картой и 6 схемами боя.

Содержание: Состав сил. Бои авангардов. Отступление английского авангарда и его преследование. Бой. Ночь после боя. Заключение.

Книга богато снабжена фотографиями судов, эскадры на ходу, портретами участников боя и т. д.

„Айеше“ капитан-лейтенанта Мюкке. 133 стр. 201—250 тысяча. Издание Aug. Scherl в Берлине. Год не указан.

Содержание: Дессант на Reeling Island. Бой «Эмдена» и «Sydney». Овладение тендером «Ayescha» и возвращение команды «Эмдена» сначала на нем, а затем на пароходе «Choising» через Индийский океан в Аравию и далее через Турцию в Германию.

Книга написана популярно, но представляет большой военный интерес.

U—Boote im Eismeer von * * *

Подводные лодки в Северном Ледовитом океане, неизвестного автора. 102 стр. 51—100 тысяча. Издание August Scherl, в Берлине.

Содержание: операции германских подлодок *N 195*, 197, 198 *у Мурманского побережья и входа в Белое море. Обстрел Александровска, захват русского транспорта «Сухона» и отвоз его в Германию.*

Книга написана живо, правдиво, без обычного хвастовства и представляет выдающийся интерес для истории войны.

300.000 Tonnen versenkt! Meine U—Boots Fahrten von Kapitan-leutenant Max Valentiner, Kommandant U 38.

300.000 тонн потоплено! Плавание на подводной лодке U 38, составлено ее командиром капитан-лейтенантом Максом Валентинер. 155 стр. Издание Ullstein'a в Берлине. 1917 г.

Содержание: популярное изложение операции подлодки 38 *в Черном море*, в Атлантическом океане и на Мадере (обстрел Фунчала). С военно-морской точки зрения интересно описание, как подлодка прорывалась через сети, поставленные у Валоны.

Baldiger U—Boot frieden? von Wilhelm Möller Oberingenieur der Vulkan Werke Hamburg-Stettin.

Скоро-ли подводные лодки дадут мир? Инженер завода Вулкан Мёллера. 71 стр. с 9 таблицами и 3 диаграммами.

Содержание: Попытка выяснить по официальным данным потери английского коммерческого флота от германских подлодок с начала войны до 1-го декабря 1916 г. и возможность заставить Англию заключить мир благодаря подводной блокаде.

Брошюра имеет большой интерес для статистической разработки результатов Мировой войны, благодаря большому количеству обоснованных цифровых данных.

Moderne Flugzeuge in Wort und Bild von Heinz Erblich.

Современные летательные аппараты, их описание и изображения. Составлено Г. Эрблихом. II издание Richard Schmidt в Берлине. 206 стр. с 162 иллюстрациями, издание 1916 г.

Содержание: Описание различнейших аэропланов и гидропланов с фотографиями и чертежами.

Meine Kampfflüge, selbsterlebt und selbsterzählt von Oberleutenant Max Immelmann.

Полеты лейтенанта Макса Иммельмана, рассказанные им самим. 132 стр. с 26 фотографиями. Издание August Scherl в Берлине. 51—100 тысяча.

Содержание: Выдержки из писем к матери о своих полетах Иммельмана, пользовавшегося большой популярностью в Германии и сбившего 15 неприятельских аппаратов. Он вследствие несчастной случайности упал с высоты 2610 метров и разбился.

Hauptmann Bölkes Feldberichte.

Письма капитана Бёлке. 124 стр. с 20 фотографиями. 200—230 тысяча. Издание Фридриха Пертес в Готе, 1917 г.

Содержание: Отрывки из писем летчика Бёлке, сбившего 40 неприятельских аппаратов, изданные его отцем.

Als Kampfflieger am Suez-Kanal, von Leutenant Hans Henkelburg.

Боевые полеты в районе Суэцкого канала лейтенанта Г. Генкельбурга. 116 стр. с 16 фотографиями. Издание Августа Шерла в Берлине.

Содержание: Описание летчиком Генкельбургом своих боевых полетов над Суэцким каналом и Палестиной.

Vier Monate mit Mackensen, von Tarnow—Gorlice bis Brest-Litowsk von Erwin Berghans.

Четыре месяца с Мекензеном, от Тарнополь—Горлицы до Брест-Литовска, составил Е. Берганс. 2 издание, 117 стр. с портретом Макензена. Издание Юлиус Хофмана в Штутгарте, 1916 г.

Содержание: Отрывки из дневника участника похода Макензена.

Mit der Armee von Falkenhayn gegen die Rumänen, von Karl Rosner.

С армией Фалкенгейна против Румын, Карла Роснер. 21—30 тысяча, 163 стр. Издание Августа Шерл в Берлине.

Содержание: Отрывки из дневника участника походов в Семигорье, боя у Таргу-Ию и похода в Румынию.

Die Sieger von Douamont, Kreigserlebnisse eines Compagnieführers von C. von Brandis.

Победители при Дуамоне, воспоминания ротного командира К. Брандиса. 26—50 тысяча. 140 стр. с 7 иллюстрациями. Издание Августа Шерл в Берлине.

Содержание: Занятие Бельгии. Бои у Монса, на Марне, у Лабассе и Арраса. В Венгрии. Бои у Вердена, у Дуамона, на Сомме, в Аргонском лесу.

Книги политического и экономического содержания.

Diplomatie und Weltkrieg, ein politischer Führer durch die Weltkrisis 1914—1917 von Dr. Ernst Müller-Meiningen.

Дипломатия и мировая война, д-ра Эрнеста Мюллера-Мейнингена, члена Германского Рейхстага, 624 стр. Издание Георга Реймера в Берлине. 1917 г. Том I.

Содержание: Критическая разработка материалов касательно начала войны и ее первого периода, до объявления войны Англией включительно. Весьма подробное исследование всех опубликованных за это время дипломатических документов.

Die politischen Probleme des Weltkrieges von Dr. Rud. Kjellen Mitglied des schwedischen Reichstages, Professor zu Upsala.

Политические проблемы мировой войны д-ра Рудольфа Кьеллéна, члена Шведского парламента и профессора Упсальского Университета. Перевод д-ра Штиве. 142 стр. с 5 картами. 8—11 тысяча. Издание Тейбнера в Лейпциге и Берлине. 1916 г.

Содержание: Геополитические проблемы — Россия и Англия, Германия. Национальная проблема. Расовая проблема. Социально-политическая проблема. Государственная и культурно-политическая проблема.

Die Belgischen Actenstücke über die Eustehung des Weltkrieges 1905—1914.

Бельгийские документы о возникновении мировой войны 1905—1914 гг., выбранные из нового издания Министерства Иностранных дел. 1—10 тысяча. 168 стр. Издание Комитета Народного Образования в Висбадене. 1916 г.

Die Aushungerung Englands, eine volkswirtschaftliche Untersuchung von Dr. Gustav Seibt, Geheimer Regierungsrat.

Возможность заставить Англию голодать. Политико-экономическое исследование д-ра Г. Зейбта. 48 стр. 1—50 тысяча. Издание August Scherl в Берлине, год не указан.

Содержание: Сборник статей, помещенных в январе и феврале 1917 г. в различных нейтральных газетах, освещающих с политико-экономической точки зрения возможность заставить Англию голодать путем объявления беспощадной подводной войны.

Deutschlands wirtschaftliche Wiederstandskraft von Gustav Cassel, Professor der Nationalöconomie an der Universität Stocholm, ubersetzt von Dr. F. Stieve.

Экономическая сопротивляемость Германии, Г. Касселя, профессора политической экономии в Стокгольмском Университете. Перевод д-ра Штиве. 204 стр. Издание Ullstein в Берлине.

Содержание: Рабочая сила Германии. Промышленность. Земледелие. Германская валюта. Финансовая проблема.

Die soziale Bilanz des Krieges von Parvus.

Социальные итоги войны, Парвуса. 6—10 тысяча. 30 стр. Издание Verlag für Sozialwissenschaft в Берлине, 1917 г.

Содержание этой небольшой брошюры сводится к обсуждению путей, которые открываются мировой войной социал-демократии.

Englischer und deutscher Imperialismus, ein Gegensatz, von Dr. Paul Ostwald.

Противоположности английского и германского империализма, д-ра Оствальда. 30 стр. Издание Leonhard Simion Nachfolger в Берлине.

Содержание: Возникновение и дух ново-британского империализма и распространение его по вселенной. Сущность германского империализма, сравнение его с английским.

Russische Köpfe, von Professor Dr. Theodor Schiemann.

Великие люди России, д-ра Шимана, профессора истории Берлинского университета. 239 стр. Издание Ullstein в Берлине. 1916 г.

Содержание: Краткий исторический очерк России начиная с Петра. Жизнеописание Остермана, Миниха и Бирона («немецких русских», как они названы в заглавии), Екатерины II, Потемкина, Александра I, Бакунина, Николая I и его сотрудников, Александра II, Николая II. Книга, несмотря на сжатость изложения, представляет выдающийся интерес; написана она правдиво, с глубоким знанием русской истории.

Die Grundlagen des geistigen Russlands, von Karl Nötzel.

Основы духовной России, опыт психологии русской духовной жизни, Карла Нетцеля. 247 стр. 2—3 тысяча. Издание Eugen Diederichs, Иена, 1917 г.

Содержание: Выяснение факторов, влияющих на духовную жизнь нации. Зарождение деспотизма, крепостной зависимости, сельской общины. Основание русских городов и их влияние. Основы русской культуры. Общий характер мышления русских и отношения последних к западной Европе.

Влияние церкви на духовную жизнь. Татарское иго и его влияние на психологию; привычка русских к духовному насилию, безграничная субъективность мышления, искусственный реализм русских.

Деспотизм и его влияние на национальную психику, своеобразность последней. Крепостное право и его влияние на крестьянство и интеллигенцию. Борьба против крепостничества, как содержание русской классической литературы. Социальный вопрос, его крайне неудовлетворительное состояние в прежней России. Оковы русской мысли.

Мировоззрение интеллигенции. Роль социализма и марксизма.

Russland auf dem Wege zur Revolution, von Prof. Dr. Schiemann.

Россия на пути к революции, профессора Берлинского Университета д-ра Шимана, 20 стр. Издание Georg Reimer в Берлине. 1915 г.

Небольшая брошюра, написанная в 1915 г., после выхода в отставку Сухомлинова, в которой автор подробно разбирает, как правительство давало повод к народному негодованию; проф. Шиман тогда еще считал положение настолько острым, что революция неминуема.

Die russische Gefahr, Russische Selbstzeugnisse der Feindschaft von Dr. Paul Rohrbach.

Признания самих русских в ненависти к Германии, д-ра П. Рорбаха, 80 стр. Издание Engelhorn'a в Штутгарте. 1916 г.

Труд этот—один из выпусков целого издания под названием «Русская опасность», имевшего целью убедить германское общество в завоевательных стремлениях русских.

Содержание этого томика: Завоевательные тенденции России. Признание России, что она является виновницей войны. Национализм и жажда разрушения (Zerstörungswille). Русская земельная реформа.

Friedrich Naumann, Das blaue Buch von Vaterland und Freiheit.

Фридрих Науман, Синяя Книга о родине и свободе. 265 стр. Издание Karl Langenwacsche в Лейпциге.

Содержание: Выдержки из сочинений Наумана и статей на политические темы.

Sir Edward Grey's Konferenz-Vorschlag und andere Streitfragen der diplomatischen Polemik von Dr. Max Beer.

Предложения Сэра Эдварда Грея созвать конференцию, и другие спорные вопросы дипломатической полемики, Макса Беера. 31 стр. Издание Ferdinand Wyss в Берне. 1916 г.

Содержание: статьи Беера, помещенные в Berner Tagblatt, произведшие в свое время сенсацию в Швейцарии, написанные на основании официальных документов:

I статья: О предложении Грея созвать конференцию;

II статья: Что сделала Франция, чтобы удержать Россию;

III статья: Из второй бельгийской Серой книги.

Unser Kriegsziel, ein Mahnruf an das deutsche Volk! von Hans Niemann.

Наши цели войны, предостережения германскому народу! Г. Нимана. 29 стр. Издание Ernst Mittler в Берлине.. 1916 г.

Брошюра написана 6 января 1916 г., после крупных успехов германского оружия; цель ее издания—выяснить основы, на которых должен быть заключен мир.

«Was ich auf dem Kriegsschauplatz sah»—offener Brief an Sir Arthur Conan-Doyle von James O'Donnel Bennet.

„Что я видел на театре военных действий“—открытое письмо Артуру Конан-Дойлю от Джемса Беннета, корреспондента газеты «Чикагская Трибуна». Перевод Франца Рейберта. 36 стр. Издание Georg Reimer. 1915 г.

Содержание: Ответ корреспондента Беннета на статью, написанную Конан-Дойлем по поводу германских зверств в начале войны, в котором Беннет защищает немцев.

Paul Rohrbach, Woher kam der Krieg, wohin fährt er?

Павел Рорбах. Кто начал войну, каковы ее цели? 30 стр. Издание Gustav Kiepenheur. 1916 г.

Содержание: Попытка выяснить, что главная виновница войны Россия и ее агрессивные стремления; единственный способ добиться мирового господства для Германии—сломить Россию, как основного врага Германии.

Deutschland's Lage in der Welt, von Dr. Paul Rohrbach.

Международное положение Германии, д-ра П. Рорбаха. 20 стр. Издание Boysen в Гамбурге. 1916 г. 1—5 тыс.

Содержание: Сообщение Рорбаха в Гамбургском Народном доме 2 декабря 1915 г.

Deutschlands Zukunft bei einem guten und bei einem schlechten Frieden.

Будущее Германии в случае благоприятного и неблагоприятного мира. 126—200 тысяч. 48 стр. с 2 картами и 90 таблицами. Издание Lehmann в Мюнхене.

Содержание: Ряд отдельных статей: «Шейдемановский или всегерманский мир»? проф. Грубера. «Финансы» А. Фингера. «Потребность в производстве». «Возможность переселения. Земельные владения немцев в России», д-ра Рейна. «Мировое хозяйство», Фингера. «Судоходство и коммерческие флоты воюющих держав». «Уголь, железо, нефть», прив.-доц. Госнера. «Соотношение количества населения России и Германии».

Wie wir uns im Kriege verändern, von Friedrich Naumann.

Как мы меняемся в течение войны, члена рейхстага Фр. Наумана. 3-я тысяча. Издание Партеса в Вене. 1916 г.

Содержание: Сообщение, читанное Науманом о том, как война отразилась на австрийцах.

Karl Lamprecht, Deutsche Zukunft. К. Лампрехт.

Будущность Германии. Бельгия. 58 стр. Издание А. Пертес в Готе. 1916 г.

Содержание: Посмертное издание двух речей Лампрехта о будущности Германии.

Hermann Oncken, Das alte und das neue Mitteleuropa

Проф. Герман Онкен. Центральная Европа в старину и теперь. 1—5 тысяча. 150 стр. Издание Пертеса 1917 г.

Содержание: Историко-политическое исследование германской союзной политики в эпоху Бисмарка и в настоящее время.

Agypten und Indien, zwei Säulen britischer Weltmacht, von Dr. Th. Preyer.

Египет и Индия, два столпа мирового владычества Великобритании, консула Прейера. 208 стр. с одной картой. Издание Ullstein в Берлине. 1916 г.

Содержание: Цели и надежды британских империалистов. Значение Египта, Синая, Суэцкого канала и Индии в экономическом отношении.

Das selbständige Polen als Nationalitätenstaat, von Georg Gotheim.

Самостоятельная Польша, как национальное государство, Г. Готгейма. 87 стр. Издание Deutsche Verlags-Austalt в Штутгарте. 1917 г.

Содержание: Русская отсталость. Политическая будущность оккупированных в 1907 г. областей в случае присоединения к Австрии или к Германии. Перспективы переселения немцев в Литву или Курляндию. Самостоятельный польско-литовско-курляндский государственный организм. Евреи в Польше. Экономическое состояние Польши.

Flandern und Deutschland. Die Flamen und wir. Von Kurt Kerlen.

Фландрия и Германия. Фламандцы и мы, Курта Керлена. 90 стр. Издание I. Stahl в Аренсбурге.

Содержание: Исторический очерк развития взаимоотношений фламандцев и германцев.

Friedrich Naumann, Bulgarien und Mitteleuropa.

Фр. Науман. Болгария и Центральная Европа. 69 стр. Издание Георга Реймера. 1916 г.

Содержание: Исторический очерк возникновения и расцвета болгарского княжества и развитие его отношений к западной Европе.

Die Wahrheit über Bulgarien von Alex. Kiproff.

Правда о Болгарии, Александра Киирова, бывшего депутата и секретаря «Собрания» в Софии. 40 стр. II издание E. Kuhn в Берне.

Содержание: Выяснения болгаро-сербских отношений и основания, заставившие Болгарию выступить на арену мировой войны.

Die farbigen Hilfsvölker der Engländer und Franzosen von Dr Hans Belius.

Цветные вспомогательные войска англичан и французов, д-ра Ганса Белиуса. 30 стр. Издание Georg Stilke в Берлине. 1917 г.

Содержание: Исследования, построенные на исторических аргументах, имели ли союзники право употреблять в Европе цветные войска.

Berichte über Kriegsgefangenenlager in Deutschland und Frankreich.

Содержание военно-пленных в Германии и Франции. 138 стр. Издание Georg und Compagnie в Базеле.

Содержание: Отчеты о посещении лагерей военнопленных в Германии и Франции А. Лигстера, осматривавшего их в январе—июне 1915 г., по поручению швейцарского Красного Креста.

Kriegsministerium, Die Beschiessung der Kathedrale von Reims. **Военное министерство**. Обстрел Реймского собора. 31 стр. Издание Георга Реймера в Берлине.

Содержание: Следственный материал, собранный относительно обстрела Реймского собора Прусским военным министерством.

Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg. Personliche Erinnerungen von Admiral Scheer, Dr. phil. et jur. h. c. **Германский Флот Открытого Моря. Личные воспоминания адмирала Шеера.** *Берлин, издание Авг. Шерля 1919 г. 7—12 тысяча 542 стр. с многочисленными фотографиями и картами.*

Приводим оглавление этого глубоко интересного сочинения, автором которого является бывший командующий германского Флота Открытого Моря Шеер:

ЧАСТЬ I.

1) *Начало войны* (стр. 23—26). Посещение английским флотом Киля. Убийство австрийского наследника. Кайзер и флот на пути в Норвегию. Тактические упражнения. Пробная мобилизация английского флота Спешное возвращение. Обострение положения. Развертывание морских сил в Немецком море. Настроения во флоте.

2) *Соотношение сил и стратегическая обстановка* (стр. 36—53). Состав Флота Открытого Моря. Новые формирования. Командование. Задача Флота Открытого Моря. Ф. О. М. и сухопутная война. Причины пассивности Ф. О. М. Британский боевой флот. Оперативные приказания.

3) *В ожидании неприятельского нападения* (стр. 53—74). Надежды на нейтралитет Англии. Объявление Англией войны. Оборона Германской Бухты. Защита побережья. Последние приготовления к бою. Первые операции. Первая операция подлодок. Значение подлодок. Английский флот не появляется. Намерения противника. Сначала малая война, затем бой.

4) *Вторжение англичан в Германскую Бухту* (стр. 74—94). Крейсерские операции и постановка минных заграждений. Бой у Гельголанда 28 августа 1914 г. Наши потери. Бой миноносца № 187. Бой *Майнца*.

Подавляющее превосходство в силах. *Ариадна* против *Лайона*. Необходимость в будущем более надежного прикрытия.

5) *Осенние и зимние месяцы 1-го года войны* (стр. 95—107). Успехи подлодок, Веддинген и Герсинг. Наступление на Балтийском море. Западная часть Балтийского моря, как плацдарм для маневрирования. Минная война. 7-ая полуфлотилия. Случай с *Офелией*. Английские подлодки в Германской Бухте. 1-ое плавание германских подлодок вокруг британских островов. Невозможность для германского Ф. О. М. препятствовать движению неприятельских транспортов по Каналу. Проэктированные операции на Балтийском театре. 1-ый обстрел английского побережья. Английские подлодки в Балтийском море. Коронельский и Фалкландский бои.

6) *Обстрел Скарбору и Хартлепуля и крейсерский бой на Доггер-банке* (стр. 107—137). Флот тщетно требует большей оперативной свободы. Бой авангардов. Главные силы отступают. Обстрел больших крейсеров. Их отступление. Соприкосновение с неприятелем. Пропущенный случай. Ограниченность оперативной свободы флота мешает успеху. Смена начальника эскадры. Минная война. Усиление готовности флота препятствовать тесной блокаде. Третья эскадра переходит в Балтийское море. Крейсерские задачи. Бой авангарда. Бой 24-го января 1915 г. Ф. О. М. в полной готовности выходит в море—*Блюхер* тонет, английский головной корабль выходит из строя. Окончание боя.

7) *1915 год войны* (стр. 136—148). Смена командующих флотами. Предполагавшиеся операции. Начало операций подлодок против торговых судов. Господствующее положение подлодок в минной войне. Меньшая связанность флота в оперативном отношении. Предполагавшаяся операция в Балтийском море. Ограничение операций подлодок против торговых судов. Успехи миноносцев. Воздушные атаки. Новый начальник Морского Генерального Штаба. Операции флота и упражнения. Смена командующего флотом. Штаб флота.

8) *Приготовления к усиленной деятельности флота* (стр. 148—172). Новые оперативные задания. Соотношение сил. Намерение быть более активными. Большее обеспечение против неожиданных действий неприятеля. Охрана Германской Бухты. Поднятие боевой готовности флота. Различные взгляды на действия подводных лодок. Атаки воздушного флота. Двойственность английской морали. Подводная война против вооруженных коммерческих судов. Посещение кайзера. Возможность неограниченной подводной войны. Возвращение *Мёве*. *Грейф* потоплен превосходными силами.

9) *Операции против Говд, обстрел Ярмута и Ловестофта* (стр. 172—194). Операционный план. Воздушный налет на Гулль. Неприятель не обнаружен. Возвращение. Уход Тирпитца.

Подводная война откладывается. Совместные действия флота, воздушных сил и подлодок. Изменение плана вследствие обнаружения неприятельских мин. Небольшие неприятельские силы отходят. Обстрел и возвращение. Новые воздушные атаки. Приказание подлодкам прекратить операции против торгового флота.

ЧАСТЬ II.

Период времени между боем у Скагеррака и неограниченной подводной войной.

10) *Бой у Скагеррака* (стр. 195—251).

11) *После боя* (стр. 251—290). Англия не проявляет активности. Последствия боя. Откладывание подводной войны. Операция миноносцев. Новый выход флота. Поведение неприятеля. Возвращение. Успехи подлодок. Возобновление операций подлодок против коммерческих судов. Операции миноносцев в Канале. Помочь может только подводная война. Флот на службе подводной войны. Дух активности сильнее у немцев. Перегруппировка флота. Неограниченная подводная война. Активные операции флота не разрешены. Английские противумеры. Защита тральщиков.

12) *Воздушные атаки* (стр. 291—303).

ЧАСТЬ III.

Подводная война.

13) *Военно-политическое значение подводной войны* (стр. 305—364).

14) *Изменение типа подлодок и образ действий последних* (стр. 365—395). Типы подлодок и свойства оружия. Подводный флот и результаты его деятельности. Английские противолодочные средства. Организация службы подлодок и потери. *U—53* на пути в Америку. Крейсерская война, следуя призовому праву. Постановка мин заграждения. Нападение на конвой. Борьба с ловушками против подлодок.

15) *Деятельность флота в период подводной войны* (стр. 395—415). Личный состав флота. Усиленная постановка мин заграждения. Возвращение *Мёве*. Дневник операций Ф. О. М. Траление. Наши мины. Конвоиры подлодок. Безопасные от мин пути. Бунты во флоте. Нерешительность правительства. Посещение кайзера.

16) *Завоевание прибалтийских островов* (стр. 416—427). Приготовления. Выход в море. Высадка. Операции морских сил. Окружение. На Аландских островах и на финляндском побережье.

17) *Бои наших легких судов и выход флота к норвежским берегам* (стр. 427—453). Бои 17 ноября 1917 г. Защита тральщиков. Превосходные неприятельские силы и преобладание у них скорости. Усиление наступления неприятеля. Силы неприятеля. Результаты. Уничтожение неприятельского конвоя 17 октября 1917 г. Успехи у английского побережья и на путях в Норвегию. Операция миноносцов против охраны Канала. Выход флота к норвежским берегам 24-го апреля 1918 г. Авария *Мольтке*. Отступление. Последний выход флота.

18) *Командование флотом* (стр. 454—498). Недостатки организации мирного времени. Служба подлодок. Новый командующий флотом. Переселение в Главную Квартиру. Против расширения оперативной зоны подлодок. Подводные крейсера. Ослабление успехов подводной войны. Постройка подлодок. Все силы для подводного флота в Фландрии. Английские наступательные операции. Посещение кайзера. Очищение Фландрии. План действий подлодок остается неизменным. Розвращение из Средиземного моря. Подводная война и перемирие. Прекращение подводной войны. Возвращение подлодок. Намерения флота. Капитуляция. Развал.

Книги популярного содержания:

«Vom Coldenen Tor zum Goldenen Horn und nach Bagdad». Meine Kriegsfahrt, von Herbst Kettner.

От Золотых Ворот к Золотому Рогу и в Багдад. Описание путешествия Герберта Кеттнера. Берлин. Изд. Авг. Шерля, 121 стр.

Содержание: Впечатление о путешествии во время войны из Америки через Христианию, Германию, Турцию в Месопотамию. Много интересного об отношении американцев к немцам в начале войны.

«Balkanerlebnisse eines deutschen Ceheimkuriers», von Leutnant Joach, von Reichel.

Приключения командированного с секретными бумагами на Балканы лейтенанта Рейхеля. Издание Ульштейна в Берлине 1917 г. 54 стр.

Содержание: Крайне интересное описание командировки прусского офицера с секретными поручениями к Францу Иосифу, Карлу Румынскому и султану; личные впечатления об них. Характеристика настроений в Австрии, Румынии, Болгарии и Турции в октябре 1914 г.

«Die nordische Brücke, von R. Norrländer und S. Sario.

Северный мост, статьи Норлендера и Сарио.

Издание в Штутгарде 1917 г.; 79 стр. с 3 картами.

Содержание: Ряд статей «О северном мосте», под которым авторы подразумевают налаженные во время войны сообщения России с внешним миром через Скандинавские государства и Финляндию. Отдельные статьи: «Петербург и его военное значение», «Проблемы севера» (краткий очерк морской политики России на Балтийском море), «Финляндия», «Финляндия и Россия», «Насилие над Финляндией», «Финляндия и Германия». Через все статьи красной нитью проходит пропаганда идеи самостоятельной Финляндии, которая могла бы служить буфером между Россией и Германией.

«1000 Kopfpreis tot oder lebendig», von Julius Lauterbach.

1000 фунтов стерлингов за доставку живым или мертвым. Приключения капитана-лейтенанта Лаутербаха, 101—125 тысяча. Издание Авг. Шерля в Берлине, 122 стр.

Содержание: Описание путевых приключений офицера с «Эмдена», проехавшего с Кокосовых островов через Америку и Данию в Германию, скрывавшегося от преследования.

«Unser Verhältniss zu Italien», von Albert Trentini.

Наши отношения к Италии, Альберта Трентини.

Издание Кальвея в Мюнхене 23 стр. (без указания года издания).

«Das Bild als Vorläumder», von Ferd. Avenarius.

Иллюстрации, как средство распространения лжи—Авенариуса.

Издание Кальвея в Мюнхене 73 стр. (без указания года издания).

Содержание: 72 иллюстрации с объяснительным текстом, обличающие враждебную Германии прессу, старающуюся ложно изобразить «германские зверства».

«Der Schutz der Kunstdenkmäler im Kriege», von Paul Clemen.

Защита памятников искусства, статья Павла Клемена.

Издание Кальвея в Мюнхене 17 стр.

«Die Zuversicht», von Howston Chamberlain.

Уверенность, Г Ст. Чемберлена.

Издание Брукмана в Мюнхене 1915 г. 26 стр.

Содержание: Статья Философа Чемберлена о нравственных проблемах германского народа.

«Im Auto durch Feindesland», von Paul Grabein.

В автомобиле, по неприятельской территории, Павла Грабейна.

Издание Ульштейна 1916 г. 254 стр.

Содержание: Впечатления шоффера—охотника о боевых операциях на франко-бельгийском фронте; есть данные об организации автомобильного дела в германской армии.

«Amerika ohne Maske», neutrale Feststellungen.

Америка бес маски. Сборник статей голландских ученых в немецком переводе Тейтенберга.

Издание Рембрандта в Обервеймаре 1917 г. 72 стр.

Содержание статей: Англо-американский союз.—Военные цели Америки.—Вильсон и подводная война.—Рузвельт. — Президент Вильсон. — Америка и малые нейтральные государства.—Америка против Европы.—Народ идеалистов и его верховный жрец.—Америка и Голландия.—Северо-Американские Соединенные Штаты и неограниченная подводная война.—Вильсон, защитник нейтральных.—Американские сенаторы против Вильсона—«President Wilson's lack of policy in Mexiko.—Тайный договор Англо-Америки против Германо-Японии.—Северная и Южная Америка.—Тайный договор Америки с Англией,—Американское и сверхамериканское.

«Das neue Europa», von Dr. Wvan Es.

Новая Европа д-ра ван—Еса.

Издание Рембрандта в Обервеймаре 1917 г.

Содержание статей: Голландия и война.—Иллюзия международного права. — Сущность современных государств. — Их возникновение. — Порабощение Европы.—Необходимость разрешения национальной проблемы.—Уничтожение анексионных стремлений путем изменения хозяйственной системы.—Соединение европейских государств.—Вопрос о расах.—Взгляд на современный мир.—Англия.—Россия. — Франция. — Мотивы создания Антанты. — Германия. — Австро-Венгрия. — Неразрешенные вопросы.—Мирный конгресс.—Голландия и Фландрия.—Голландия и Германия.—Германия и фламандский вопрос.—Фламандцы и Германия.—Бельгия и Фландрия.—Решение фламандского вопроса.

«Stimme eines Amerikaners über die Kriegspolitik Wilsons.

Голос Американца о политике Вильсона, 16 стр.

Содержание: Анонимная брошюра, осуждающая вступление Америки в мировую войну.

«Der Krieg und unsere Kinder», von Else Zurhellen—Pfleiderer.

Война и наши дети. Эльзы Цургеллен-Пфлейдерер.

Издание Бертеса Готта, 1915 г.

Содержание: Указания родителям и воспитателям как вести беседы с детьми до 10 летняго возраста о войне и ее нравственной подкладке.

«Kriegsgefangen in Nordafrika», von Fr. W. Frerk.

В плену в Северной Африке Фр. В. Фрерка.

Издание Монтапуса в Зигене 1917 г. 158 стр.

Содержание: Обработка дневника германского гренадера Эдуарда Родена, попавшего в плен в 1914 г. к французам и дважды пытавшегося бежать. Дневник характеризует быть военно-пленных в Северной Африке.

«Kriegsfahrten eines Johanniters», von Fedor von Zobeltitz..

Поездки Федора фон Цобельтица во время войны.

Издание Ульштейна в Берлине в 1915 г. 250 стр.

Содержание: Описание известным германским писателем Цобельтиц поездок на французский и русский фронт в качестве уполномоченного санитарных организаций. Книжка кончается впечатлениями о посещении автором Гинденбурга и Лудендорфа.

П. Г.

Библиотека
Географического
Общества
Союза ССР

38

М.Д.8
Ю.Ш.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Р. С. Ф. С. Р.

ВЫСШИЙ ВОЕННЫЙ РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ.

Главная Военно-Морская Научная Редакция.

Военно-Морская Комиссия по исследованию и использованию опыта войны 1914—1918 г.г. на море.

СБОРНИК

№ 2.

БИБЛИОТЕКА
Ю. М. Шокальского

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО.
ПЕТРОГРАД.
1922.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Р. С. Ф. С. Р.

ВЫСШИЙ ВОЕННЫЙ РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ.

Главная Военно-Морская Научная Редакция.

Военно-Морская Комиссия по исследованию и использованию опыта войны 1914—1918 г.г. на море.

4465

СБОРНИК

БИБЛИОТЕКА
Ю. М. Шокальского

№ 2.

М. Д. 8
Ю. Ш.

Библиотека
Географического
Общества
Союза ССР

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО.
ПЕТРОГРАД.
1922.

Разрешение Госиздата № 1905-а.

Р. Ц. № 1005. Петроград.—1000. 10-я Гос. тип.

БИБЛИОТЕКА
Ю. М. Шокальского

ОГЛАВЛЕНИЕ.

Стран

I. Записка по вопросу о снабжении Балтийского флота топливом и смазочными маслами в период до и во время войны 1914—1918 г. *В. Винтер.* . 1

II. Критический разбор плана операций на Балтийском море. *В. Новицкий.* 55

III. Заградительные операции у германского побережья. *П. Гельмерсен* (Окончание) 85

IV. Период крейсерских походов и ожидания генерального сражения на центральной позиции (13—26 Июля—24 Авг. — 6 Сент. 1914 г.). *В. Эмме.* 127

V. Период крейсерских походов и ожидание генерального сражения на центральной позиции (24 Авг.—6 Сент.—26 Сент.—9 Окт. 1914 г.). *Е. Винтер.* 179

VI. Библиография. *П. Гельмерсен.* 259

VII. Приложение. Следствие и суд в Балтийском флоте после Октябрьской Революции *М. Зингер.*

Записка по вопросу о снабжении Балтийского флота топливом и смазочными маслами в период до и во время войны 1914—1918 годов.

Печальные результаты Русско-Японской войны 1904—1905 годов и безполезная для государства гибель нашего флота заставили Морское Ведомство и Командование серьезно обследовать причины постигших флот неудач, дабы уроки войны не пропали даром, а послужили на пользу при создании нового флота, который должен был стать действительною боевою силой России.

Задачи, которые были поставлены флоту на первых же порах после войны, дали иное, чем это было ранее, направление его мирной деятельности. Этот новый характер деятельности флота, прежде всего, потребовал усиленной организационной работы во всех отраслях морской техники.

Громадная работа, которую предстояло выполнить флоту в течение последующих годов, должна была потребовать усиленной работы судовых механизмов. Очевидно, что при таких условиях, вышеуказанная организационная деятельность по разным отраслям не могла не коснуться столь важного вопроса, как заготовка и снабжение флота такими боевыми материалами по механической части, как топливо и смазочные масла.

Учебные планы флота, для достижения надлежащей боевой подготовки, охватывали собою самые разнообразные задания, которые должны были быть выполнены как можно скорее и с наибольшей полностью.

В числе главнейших задач были:

1) Полный курс артиллерийской стрельбы,
2) Таковой же курс минной стрельбы,
3) Совместные плавания бригад,
4) Совместное плавание флота,
5) Изучение театра,
6) Посещение заграничных портов.

При таких широких заданиях, для серьезного выполнения всего намеченного, очевидно требовалась значительная подвижность как отдельных кораблей, так и отрядов, причем скоростями, отвечающими боевой обстановке, дабы обучение личного состава происходило возможно ближе к действительности. Эти обстоятельства должны были в первую очередь выдвинуть серьезный вопрос о количестве, подлежащего заготовлению на каждый год, топлива.

Экономические соображения, в виду ограниченности кредитов, заставляли заготовителей топлива базироваться на нормах «положений». Командование же флотом, имея в виду вышеуказанные широкие задачи, не могло ставить боевую подготовку флота в зависимость от ограниченных норм «положений» и основанных на них запасах топлива, а потому требовало заготовок и отпуска топлива на суда в мере «действительной» надобности. Этот конфликт потребовал для своего разрешения значительного времени и упорной борьбы.

Работа флота в этом отношении заслуживает несколько более подробного освещения.

В виду гибели почти всего линейного флота и необходимости капитального ремонта для немногих, оставшихся в целости, кораблей, новый флот состоял, почти исключительно, из эскадренных миноносцев, составлявших две минных дивизии, причем первая дивизия, базировавшаяся на Либаву, состояла из миноносцев новейшей постройки.

Значительное число эскадренных миноносцев, с механизмами от 6000 до 8000 сил, должно было требовать, для выполнения программы громадного, по тому времени, количества топлива. Естественно, что с одной стороны выставлялись законные положения и нормы, а также и приказы, а с другой—требования по действительной надобности, так как иначе необходимо было бы отказаться от подготовки флота и готовить ему в будущей войне ту-же участь, что и в только-что минувшей. Помимо аргумента в виде недостаточности кредитов, у заготовителей имелось и другое оружие.

В это время действовал еще приказ Морского Министра от 26 марта 1892 года № 52, сущность которого кратко заключается в следующем:

«В целях сохранения механизмов и котлов на миноносцах, полный ход разрешается только в начале и конце кампании, для выяснения исправности механизмов, до и после ремонта, а также в исключительных случаях, о которых должны вноситься в вахтенный журнал объяснения: по какой надобности и по чьему приказанию дан был полный ход».

Вышеуказанные испытания должны были производиться не более $^1/_2$ часа. Во время практических плаваний и при тихой погоде надлежало иметь ход в $^2/_3$ полного числа оборотов, при $^2/_3$ рабочего давления, а при волнении — не более $^1/_2$ полного рабочего давления.

В заключение приказ указывает, что современные суда флота сооружаются и должны существовать не для того, чтобы изнашиваться для практики судовых команд, а быть в полной боевой готовности по первому требованию выполнить свое боевое назначение.

Приказ этот противоречил всем своим существом тому строю жизни и работы флота, которые были намечены в это время для того, чтобы вести боевую подготовку флота и его личного состава.

Приказ этот противоречил и самому себе, ибо в это время уже всем было ясно, что исправность механизмов судов во время боя только тогда и возможна, когда они в мирное время работали при требованиях и обстановке близких к боевым.

Только в этих условиях подготовлялся личный состав и своевременно устранялись все недочеты в механизмах.

Сохранность же механизмов достигается надлежащим и своевременным ремонтом. Это обстоятельство блестяще оправдалось во время великой войны, когда дивизионы эскадренных миноносцев, после восьмилетней постоянной и громадной работы, несли вполне исправно, без отказа, свою тяжелую боевую службу.

Конечно Командующий флотом принужден был игнорировать этот приказ, но, во всяком случае, на требования его о заготовке угля и масел по нормам действительной надобности, ему указывалось, что эскадренные миноносцы не должны ходить полными и большими ходами и на превышение им своей власти.

В новейшем положении о снабжении минных крейсеров и эскадренных миноносцев в 350 тонн и выше (1906 год), в примечании 2 говорится, что о скоростях свыше 0,7 наибольшего числа оборотов, надлежит вносить всякий раз в вахтенный журнал с объяснениями: по какому случаю, или по чьему приказанию, миноносец имел эту скорость, в продолжении какого времени и т. д.

И только приказом Морского Министра 23 июня 1909 года № 167 был отменен вышеуказанный приказ от 26 марта 1892 года № 52 и разрешено ходить полными ходами, хотя и с ограничением времени, а именно не более 2-х часов каждый раз.

Приказ этот вышел тогда, когда в действительности он давно уже был отменен и в более широких размерах; эскадренные миноносцы ходили полными ходами, без ограничения времени, и лишь в зависимости от учебного плана.

Жизнь несколько опередила формальное распоряжение, но вопрос о заготовке топлива по действительной надобности все еще не был разрешен.

В это время Отдел Заготовлений вступает по этому вопросу в переписку с Морским Генеральным Штабом, причем последний, в силу требований Финансового Ведомства, принужден был временно встать на точку зрения определения заказов топлива по нормам, стараясь лишь, по возможности, эти нормы повысить.

В смете 1907 года расход топлива исчислялся на 10 суток экономического 10 узлового хода ежемесячно. Морской Генеральный Штаб решил на 1908 год повысить заготовку топлива, исчислив его ежемесячно на 5 суток полного хода.

Однако это исчисление повысило расходную смету на заготовку топлива в 4 раза против 1907 года, а потому, по требованию финансовой комиссии, вопрос пришлось пересмотреть и Морской Генеральный Штаб согласился, в виде временной меры, на исчисление топлива и на 1908 год для больших судов на тех же

основаниях, как и на 1907 год, а для минных судов — на 10 суток 15 узлового хода ежемесячно *).

Однако и эта уступка оказалась недостаточной и, в виду настояния Особого Совещания для сокращения сметных ассигнований, количество угля для плавания судов было исчислено на 5 суток ежемесячно 12½ узлового хода для линейных судов и 10 узлового хода для прочих судов. (Отдел Заготовлений Главного Управления Кораблестроения и Снабжения в Морской Генеральный Штаб 20 ноября 1907 г. № 44011).

Таким образом флот должен был бы ограничить свою деятельность пределами указанных норм и не плавать более 5 суток в месяц (Гл. Морской Штаб в Морской Генеральный Штаб от 26 апреля 1908 г. № 912).

Какое значение имело для флота подобное урезывание запасов топлива, могут показать следующие цифры для 1-й минной дивизии:

1) Расход угля за 7 месяцев 36 миноносцев дивизии, по норме 5 суток в месяц при скорости в 12,5 узлов, по расчету должен быть около 25.000 тонн.

2) Действительный расход дивизии в течение многих лет равнялся 44.000 тонн.

Таким образом, если бы расход угля был действительно ограничен, пришлось бы сократить учебный план вдвое, или отказаться от части его.

В виду абсолютной невозможности отказаться от прохождения курсов стрельб, пришлось бы отказаться от изучения театра, изучения шхер, каковое тем более вызывало так много нареканий министерства, в виду постоянных, хотя и неизбежных, аварий эскадренных миноносцев.

Между тем это изучение шхерных путей привело к созданию во время войны стратегического фарватера для линейных судов, сыгравшего громадную роль при выполнении боевых операций флота.

Дальнейшая история заготовки топлива шла в том же направлении до 1911 года, с которого три года, вплоть до войны, заготовка производилась в количествах заданных командованием.

Ниже приводятся таблицы (№№ 1, 2 и 3—1-а, 2-а и 3-а) расчетов топлива и смазочных масел на 1912, 1913 и 1914 г.г.

Новое направление заготовок, однако, все еще встречало затруднения, и при заготовке топлива на 1914 год, снова возник вопрос о расчете количества его по ходовым суткам в месяц, часам поддержки паров и т. п. данным. (Главное Хозяйственное Управление Морскому Генеральному Штабу 10 июля 1913 г. № 16611).

---

*) 1) Отношение Отдела Заготовлений Главного Управления Кораблестроения и Снабжений в Морской Генеральный Штаб от 17 августа 1907 г № 30900; 2) Морской Генеральный Штаб в Отдел Заготовлений Главного Управления Кораблестроения и Снабжения от 30 августа 1907 г. за № 2686 и № 2701 от 21 августа.

Штаб Действующего флота последний раз до войны реагировал на это и в своем отношении Начальнику Морского Генерального Штаба сообщает, что не считает возможным базироваться при заготовке топлива на гадательных цифрах ходовых суток и прочих фиктивных данных, которые в действительности не будут выполнены; что Действующий флот имеет определенный учебный план и другие задачи, на выполнение которых не хватает даже времени, а потому *действительный* расход топлива должен быть признан *минимальным* и никакие расчеты не должны его уменьшать, а равно без нужды и увеличивать.

Подчинять подготовку флота запасам угля недопустимо. Принятый же способ наиболее правильный, что доказывается тем, что для части, наиболее постоянного состава, как 1 дивизия, годовые расходы почти совершенно точно повторяются уже несколько лет.

Война разрешила вопрос окончательно, так как о подчинении боевых операций размерам запасов топлива—никому в голову не приходило.

Другой важный вопрос, по отношению к топливу,—был вопрос о том, *какой сорт угля должен быть признан для флота боевым топливом.*

И в данном случае, в силу многих побочных обстоятельств, флоту пришлось отстаивать свою определенную точку зрения и вести борьбу за признание этой точки зрения правильною, или, хотя бы добиться известных, приемлемых для дела, уступок.

Сорта топлива, которые являлись конкурентами на признание их боевым топливом флота, были: донецкий уголь, русские брикеты различных марок, брикеты иностранные (английские или французские) и кардиф.

На этот раз вопрос не стоял на почве финансовой, так как то топливо, которое предлагалось флоту, Донецкий уголь и русские брикеты, было дороже, чем то, которое признавалось флотом приемлемым, в целях достижения действительной боевой силы эскадры, развития ими надлежащей скорости и сохранения максимального района действия.

На этот раз вопрос сводился, с одной стороны, к поддержке нашей южной угольной промышленности, а с другой, к опасениям возможности, при известных условиях войны, остаться без угля.

Первое обстоятельство было совершенно не основательно, так как все добываемое количество угля свободно поглащалось емкостью рынка для заводской промышленности и железных дорог.

Снабжение Балтийского флота, в виду его сравнительно малой потребности, не представляло никакого интереса для угольной промышленности.

Второй довод в пользу русского топлива более серьезен и с ним необходимо было считаться и искать известного выхода, тем более, что таковой был возможен и достижим.

Однако центральные учреждения были склонны скорее проявлять настойчивость, чтобы заставить флот признать всякое русское

№ 1

СВЕДЕНИЯ О КОЛИЧЕСТВЕ УГЛЯ,

подлежащих заготовлению в 1912 году для судов, входящих в распоряжение согласно приказа от 25 февраля за № 57, и распределение запасов по портам

Сорт / Отряд — Порт	Кардифский уголь на 1912 год						Ньюкастльский уголь на 1912 год					
	Кронштадт	Ревель	Гельсингфорс	Либава	Лапвик	Биорке	Кронштадт	Ревель	Гельсингфорс	Либава	Лапвик	Биорке
Бригада линейных кораблей	10500	31500	10500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бригада крейсеров	8400	33600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1-я Минная дивизия	8600	17200	—	18200	—	1000	1200	1200	—	7600	—	—
2-я Минная дивизия	4120	4120	12360	—	1000	1000	—	—	8550	—	—	—
Транспорты подводного плав.	—	—	—	—	—	—	—	2880	—	960	—	960
Отряд заградителей	980	3920	3920	—	5000	980	—	2960	4440	—	—	—
„Рига"—„Анадырь"	—	—	—	—	—	—	—	1640	3510	4320	—	—
Бригада крейсеров 1 резерва	19000	6000	—	6000	—	—	—	—	—	—	—	—
Учебно-Артиллерийский отряд	600	400	—	—	—	—	7260	4810	—	—	—	—
Учебно-Минный отряд	2080	—	—	—	—	2020	4000	—	—	—	—	1200
Учебный отряд Морск. Корп.	2100	—	—	—	—	—	500	—	—	—	—	—
Суда особого назначения	2520	—	2400	480	—	—	—	—	—	—	—	—
Сводный Резервный дивизион	4000	1000	—	—	—	1000	—	—	—	—	—	—
Итого в портах	62900	97710**)	29180	21680	6000*)	5000*)	12960	13520	16530	12880	—	2160
Итого кардифа	225500 тонн						—	—	—	—	—	—
Итого Ньюкастля	—	—	—	—	—	—	58050 тонн					
Всего	283550 тонн											

*) Отношение от 5 ноября № 8061. Увеличено на 1000 тонн для Сводно-Резервного дивизиона.
**) Из этого числа выделить в Усть-Двинск 2000 согласно отношения от 15 ноября за № 8064.

№ 2

СВЕДЕНИЯ О КОЛИЧЕСТВЕ УГЛЯ,

подлежащих заготовлению в 1913 году для судов, входящих в распределение согласно приказа от 25 февраля за № 57, и распределение запасов по портам

Сорт / Отряд — Порт	Кардифский уголь на 1913 год						Ньюкастльский уголь на 1913 год					
	Кронштадт	Ревель	Гельсингфорс	Либава	Лапвик	Биорке	Кронштадт	Ревель	Гельсингфорс	Либава	Лапвик	Биорке
Бригада линейных кораблей	10500	31500	10500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бригада крейсеров	8000	33000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1-я Минная дивизия	5600	17200	—	16200	2000	4000	1200	1200	—	7600	—	—
2-я Минная дивизия	4120	5120	12360	—	1000	1000	—	—	8550	—	—	—
Транспорты подводного плав.	—	—	—	—	—	—	—	2880	—	960	—	960
Отряд заградителей	980	4900	3920	—	5000	—	1500	3600	1500	—	—	—
„Рига"—„Анадырь"	—	—	—	—	—	—	1000	2000	4500	2000	—	—
Бриг. крейс. 1 рез. и „Океан"	15000	5000	—	8000	—	—	—	—	—	—	—	—
Учебно-Артиллерийский отряд	1000	2000	—	—	—	—	6000	6000	—	—	—	—
Учебно-Минный отряд	2100	—	—	—	—	2000	2800	—	—	—	—	2400
Учебный отряд Морск. Корп.	2100	—	—	—	—	—	500	—	—	—	—	—
Суда особого назначения	2500	—	2400	500	—	—	—	—	—	—	—	—
Сводный Резервный дивизион	4000	1000	—	—	—	1000	—	—	—	—	—	—
Итого в портах	54900	99720	29180	24700	8000	8000	13000	15680	14550	10560	—	3360
Итого кардифа	224500 тонн						—	—	—	—	—	—
Итого Ньюкастля	—	—	—	—	—	—	57150 тонн					
Всего	281650 тонн											

№ 3

СВЕДЕНИЯ О КОЛИЧЕСТВЕ УГЛЯ,

подлежащих заготовлению в 1914 году для судов, входящих в распределение согласно приказа от 25 февраля за № 57, и распределение запасов по портам

Сорт / Отряд — Порт	Кардифский уголь на 1914 год						Ньюкастльский уголь на 1914 год					
	Кронштадт	Ревель	Гельсинг-форс	Либава	Лапвик	Виборг	Кронштадт	Ревель	Гельсинг-форс	Либава	Лапвик	Виборг
Бригада линейных кораблей	10000	25000	22000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бригада крейсеров	4000	26000	5000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1-я Минная дивизия	4000	10000	—	26000	4000	2000	—	—	—	5000	—	—
2-я Минная дивизия	2600	4600	12400	—	1000	2000	2000	—	6050	—	—	500
Транспорты подводного плав.	—	—	—	—	—	—	—	3000	—	500	—	500
Отряд заградителей	1500	2500	10000	—	6000	—	—	—	—	—	—	—
„Рига"—„Аналырь"	—	—	—	—	—	—	2000	—	9000	—	—	—
Бриг. крейс. 1 рез. и „Океан"	13000	5000	—	10000	—	—	—	—	—	—	—	—
Учебно-Артиллерийский отряд	1000	2000	—	—	—	—	6000	6000	—	—	—	—
Учебно-Минный отряд	2100	—	—	—	—	2000	2800	—	—	—	—	2400
Учебный отряд Морск. Корп.	1500	—	—	—	—	—	500	—	—	—	—	—
Суда особого назначения *)	1500	—	2000	—	—	1500	1500	—	—	—	—	1500
Сводный Резервный дивизион	1500	—	—	—	—	1500	—	—	—	—	—	—
Лин. кор. „Севастополь" **)	25000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого в портах	67700	75100	31400	36000	11000	9000	14800	9000	15050	5500	—	4900
Итого Кардифа	250200 тонн						—	—	—	—	—	—
Итого Ньюкастля	—	—	—	—	—	—	49250 тонн					
Всего	299450 тонн											

*) Включая Партию Траления.

**) В первую очередь заготовляется 12500 тонн на Кронштадт, остальное заготовляется по выяснении места зимовки.

№ 1—а

СВЕДЕНИЯ О КОЛИЧЕСТВЕ СМАЗОЧНЫХ МАСЕЛ,

подлежащих заготовлению в 1912 году для судов флота, входящих в распределение, объявленное приказом от 25 февраля 1911 года за № 57

Сорт / Отряд — Порт	Эльриха Марин Энжин Экстра				Вакуум Ойль (Гаргойль) Марин Энжин № 1				Минеральное для закрытого типа			
	Кронштадт	Ревель	Гельсинг-форс	П. И. А. III	Кронштадт	Ревель	Гельсинг-форс	П. И. А. III	Кронштадт	Ревель	Гельсинг-форс	П. И. А. III
Бригада линейных кораблей	—	—	—	—	—	4000	7000	—	—	—	500	—
Бригада крейсеров	—	—	—	—	—	8000	—	—	—	500	—	—
1-я Минная дивизия	2000	10000	—	11000	—	—	—	1150	—	—	—	2000
2-я Минная дивизия	1000	—	12000	—	—	—	1400	—	—	—	1000	—
Транспорты подводного плав.	—	—	—	—	—	1200	—	—	—	—	—	—
Отряд заградителей	—	—	—	—	—	2000	2000	—	—	—	—	—
„Рига"—„Анадырь"	—	—	—	—	—	—	1200	—	—	—	—	—
Бригада крейсеров 1 резерва	—	—	—	—	4000	—	—	1000	—	—	—	—
Учебно-Артиллерийский отряд	—	—	—	—	1200	—	—	—	—	—	—	—
Учебно-Минный отряд	—	—	—	—	1600	—	—	—	—	—	—	—
Учебный отряд Морск. Корп. и суда особого назначения	—	—	—	—	1500	—	—	—	—	—	—	—
Сводный Резервный дивизион	2000	—	—	—	—	—	—	—	500	—	—	—
Транспорт „Океан"	—	—	—	—	2000	—	—	750	—	—	—	—
Итого	5000	10000	12000	11000	10300	15200	11600	2900	500	500	1500	2000

СВЕДЕНИЯ О КОЛИЧЕСТВЕ СМАЗОЧНЫХ МАСЕЛ,

№ 2—а

подлежащих заготовлению в 1913 году для судов флота, входящих в распределение, объявленное приказом от 25 февраля 1911 года за № 57

Сорт / Порт / Отряд	Эльриха Марин Энжин Экстра				Вакуум Ойль (Гаргойль) Марин Энжин № 1				Минеральное для механизмов закрыт. типа				Тюрбинное для малых тюрбин (динамо)				Э. Мот. Е.Р.Т.	Эльр. для бол. тюрбин	Цилиндровое			
	Кронштадт	Ревель	Гельсингфорс	Порт И. А. III	Кронштадт	Ревель	Гельсингфорс	Порт И. А. III	Кронштадт	Ревель	Гельсингфорс	Порт И. А. III	Кронштадт	Ревель	Гельсингфорс	Порт И. А. III	Ревель	Ревель	Кронштадт	Ревель	Гельсингфорс	Порт И. А. III
Бригада линейн. кораблей	—	—	—	—	—	6000	6000	—	—	—	500	—	—	—	25	—	—	—	—	—	600	—
Бригада крейсеров	—	—	—	—	—	8000	—	—	—	500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400	—	—
1-я Минная дивизия	—	15000	—	13000	—	—	—	1150	—	—	—	2000	—	—	—	500	—	—	—	200	—	800
2-я Минная дивизия	—	5000	10000	—	—	—	1500	—	—	—	1000	—	—	—	300	—	—	—	—	—	500	—
Заградители	—	—	—	—	—	2000	2000	—	—	100	—	—	—	50	—	—	—	—	—	200	—	—
Бригада подводных лодок	—	1700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	990	—	—
Транспорты подводн. плав.	—	—	—	—	—	2350	—	—	—	550	—	—	—	—	—	—	10200	—	—	—	—	—
Бригада крейсеров 1 рез.	—	—	—	—	2000	2000	—	1000	400	100	—	—	50	—	—	—	—	—	300	—	—	—
Учебно-Артиллер. отряд	—	—	—	—	1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150	—	—	—
Учебно-Минный отряд	—	—	—	—	1200	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	200	—	—	—
„Верный“ - „Воин“ - „Рында“	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 канонерских лодок	—	—	—	—	300	300	300	—	20	20	20	—	20	20	20	—	—	—	20	20	20	—
„Рига“—„Анадырь“	—	—	—	—	—	500	1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150	—
„Океан“	—	—	—	—	1500	—	—	2500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	250	—	—	250
Сводный Резервн. дивизион	3500	—	—	—	—	—	—	—	500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Служба Связи	—	1000	—	—	—	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	140
Партия Траления	—	—	—	—	—	—	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Водолазная партия	—	—	—	—	250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„Новик“	—	—	—	—	—	—	—	—	—	500	—	—	—	40	—	—	—	600	—	—	—	—
Итого	3500	22700	10000	13000	6950	21150	11600	4650	920	1810	1520	2000	120	150	345	500	12000	600	920	1810	1270	1190
Итого в портах	—	—	—	49200	—	—	—	44350	—	—	—	6250	—	—	—	1115	—	1800	—	—	—	5190
Всего	107905 пудов																					

СВЕДЕНИЯ О КОЛИЧЕСТВЕ СМАЗОЧНЫХ МАСЕЛ,

№ 3—а

подлежащих заготовлению в 1914 году для судов флота, входящих в распределение, объявленное приказом от 25 февраля 1911 года за № 57

Сорт / Отряд — Порт	Эльриха Марин Энжин Экстра				Вакуум Ойль (Гаргойль) Марин Энжин № 1				Минеральное для механизмов закрытого типа				Тюрбинное для малых тюрбин (динамо)				Э. Мот. E·R.I.	Эльр. для бол. тюрбин		Цилиндровое			
	Кронштадт	Ревель	Гельсингфорс	Порт И. А. III	Кронштадт	Ревель	Гельсингфорс	Порт И. А. III	Кронштадт	Ревель	Гельсингфорс	Порт И. А. III	Кронштадт	Ревель	Гельсингфорс	Порт И. А. III	Ревель	Ревель	Кронштадт	Кронштадт	Ревель	Гельсингфорс	Порт И. А. III
Бригада линейн. кораблей	—	—	—	—	—	6000	5000	—	—	—	1000	—	—	—	50	—	275	—	—	—	—	750	—
Бригада крейсеров	—	—	—	—	—	7500	—	—	—	500	—	—	—	—	—	—	125	—	—	—	300	—	—
1-я Минная дивизия	2500	7500	—	13000	—	—	—	650	—	—	—	1000	—	—	—	500	—	—	—	—	200	—	300
2-я Минная дивизия	2000	2000	8500	—	200	—	1000	—	—	—	800	—	—	—	400	—	—	—	—	100	—	200	—
Заградители	—	—	—	—	—	1000	3000	—	—	—	300	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	200	—
Бригада подводн. лодок *)	500	750	—	250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	250	—	100
Транспорты Подводн. Плав.	—	—	—	—	—	1000	—	—	—	550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бригада крейсеров 1 рез.	—	—	—	—	2000	2000	—	3000	200	100	—	—	50	—	—	—	—	—	—	180	—	—	120
Учебно-Артиллер. Отряд.	—	—	—	—	600	400	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	30	—	—
Учебно-Минный Отряд	—	—	—	—	800	—	—	—	300	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—
„Верный" - „Воин" - „Рында"	—	—	—	—	250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 канонерских лодок	—	—	—	—	300	300	300	—	20	20	20	—	25	20	20	—	—	—	—	20	20	20	—
„Рига"—„Анадырь"	—	—	—	—	—	500	1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—
„Океан"	—	—	—	—	1000	—	—	1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150	—	—	150
Сводный Резервн. дивизион	2000	—	—	—	—	—	—	—	250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Служба Связи	—	750	250	—	—	—	—	—	—	50	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	—
Партия Траления	—	—	—	—	500	—	—	—	—	—	—	—	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Водолазная партия	—	—	—	—	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„Новик"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Лин. кор. т. „Севастополь"	—	—	—	—	1000	—	—	—	2400	—	—	—	—	—	—	—	—	500	4400	120	—	—	—
Итого в портах	7000	11000	8750	13250	6950	18700	10800	4650	3270	1420	2150	1000	200	70	520	500	400	500	4400	790	800	1320	670
Итого по сортам	40000				41100				7840				1290				5300			3580			
Всего	99110 пудов																						

*) Включая Учебный Отряд Подводного Плавания.

топливо годным для боевых целей, чем серьезно добиться от промышленников приведения его в действительно пригодное для боевого флота состояние.

Донецкий уголь, в его обыкновенном виде, мало пригоден для дальних перевозок и совершенно негоден для мало-мальски долгого хранения, особенно на севере. Кроме того этот уголь крайне неоднороден по качеству даже в одной и той же шахте, а потому представляет собою топливо, недостаточно гарантирующее определенность результатов при его использовании, что совершенно недопустимо для боевого топлива.

Свойство самовозгараться, при хранении на складах и судах, не могло не учитываться флотом и притом в двух направлениях: первое, как прямая опасность для каждого корабля, а особенно для боевого; второе, для уменьшения возможности самовозгорания, необходимо было хранить уголь в угольных ямах небольшим слоем, что уменьшало запас угля, а следовательно и район действия, являющегося одним из важнейших элементов корабля.

Помимо этого, уменьшение корабельного запаса имеет целый ряд других отрицательных сторон, а именно: увеличение числа погрузок угля на корабли, а следовательно и более частый вывод корабля из действия; более частую смену котлов, в зависимости от быстрого израсходования угля в ямах и т. д.

Для берега необходимость хранения угля тонким слоем вызывает увеличение площадки складов, что представляет весьма важное затруднение при снабжении флота, потому что в портах чрезвычайно трудно найти достаточно места для удобных угольных складов, так как не всегда возможно занимать, весьма ценные для всякого порта, береговые участки под хранение такового мертвого груза как большие запасы угля.

В виду вышесказанных соображений, вполне понятно отрицательное отношение флота к Донецкому углю, в его чистом виде, и протест со стороны командования по поводу его принудительного отпуска на суда.

Так Начальник дивизии эскадренных миноносцев доносит:

«В виду того, что по последнему плану (№ 18 мобилизации), чтобы не быть заблокированным неприятельскими силами, выход дивизии из Либавы представляет собою такую срочность, что даже не имеется времени на погрузку в этом порту угля до полного запаса, *имеется распоряжение судам вверенной мне дивизии*, особенно находящимся в резерве, стоя в порту «Императора Александра III», *иметь всегда запас угля не менее половинного*, что для них является достаточным для перехода большим ходом в Кронштадт».

«В настоящее время наши военные порта отказывают в отпуске на суда дивизии кардифского угля, предлагая принимать Донецкий уголь, достаточно уже зарекомендовавший себя тем, что он, слеживаясь в ямах, легко подвержен самовозгоранию, случаев которого было не мало как на зафрахтованных пароходах,

подвозивших этот уголь, так и на тр. «Ангара», состоящем во вверенной мне дивизии».

«Считаю этот недостаток донецкого угля существенным, особенно при самовозгорании в угольных ямах миноносцев, ибо никак не могу быть уверенным, что подобные случаи не *окажутся роковыми для легких корпусов миноносцев* вверенной мне дивизии и что такое самовозгорание, *если не приведет миноносец в полную негодность, то, по меньшей мере, выведет его из строя на продолжительное время и потребует капитального его ремонта.*

«Особенно же возможны случаи подобного самовозгорания при нахождении миноносцев в резерве с половинными запасами угля в угольных ямах, не подлежащих расходованию, ибо, по установившемуся порядку, миноносцы дивизии зимою получают не только электрическое освещение от порта, но и паровое отопление, без расхода для этой цели топлива своих угольных ям....

....«На этом основании прошу срочного ходатайства *ради сохранения боевой способности* миноносцев вверенной мне дивизии, *об отпуске на них* Портом Императора Александра III *исключительно кардифского*, а не донецкого угля....» (Рапорт Нач. дивизии эскадренных миноносцев—Начальнику Морского Генеральн. Штаба от 28 октября 1908 г. № 4525).

На этом документе имеется отметка начальника Морского Генерального Штаба: «Разделяю мнение начальника отряда и его опасения....»

Из изложенного явствует, что донецкий уголь, *как боевое* топливо, не мог быть допущен и необходимо было избрать для этой цели другое топливо.

Вопрос этот рассматривался и подробно обсуждался на съездах флагманских и портовых инженер-механиков, имевших место до войны, несколько лет подряд, при Механическом Отделе Главного Управления Кораблестроения, и в январе 1911 года, т. е. почти через три года после заявления начальника дивизии эскадренных миноносцев, совещание высказалось по вопросу о топливе окончательно в следующих главных основных положениях:

а) В настоящее время донецкие угли в естественном состоянии не могут быть признаны удовлетворительным топливом для боевых судов:

1) вследствие их способности к быстрому выветриванию, а также к самовозгоранию.

2) вследствие разнообразия и неопределенности их состава и свойств.

В портах Балтийского моря вышеперечисленные недостатки проявляются в более сильной степени вследствие более тяжелых условий перевозки и необходимости продолжительного хранения в неблагоприятных климатических условиях.

Поэтому в Балтийское море необходимо приостановить отпуск донецких углей на боевые суда и некоторые суда боевого значения, как то: транспорта с боевыми запасами и транспорта мастерские.

б) Топливом для боевых судов должны быть кардифский уголь свежей добычи или брикеты, малодымные, с тугоплавкими шлаками, без глозоедки и с паропроизводительностью не меньшею, чем паропроизводительность лучшего свежего кардифского угля.

в) Но так как непрерывная поставка кардифского угля необеспечена во время войны, то признается желательным основывать военные планы на пользование брикетами вышеописанных качеств.

г) Признается доказанным, что из донецких углей могут быть приготовляемы брикеты, отвечающие всем требованиям, но по разным причинам такие брикеты флоту не поставляются.

д) Признается необходимым принять все меры к обезпечению боевых судов удовлетворительными брикетами из русских углей. (Доклад Техн. Ком. по Мех. ч. от 28 июня 1911 г. № 1516).

Таким образом из вышеприведенных соображений, принятых двенадцатью голосами против трех, ясно, что единственным признанным боевым топливом был и остается кардифский уголь, так как равный ему по качеству брикет был также иностранный (английский или французский Анзеновский), а русские брикеты всех марок обладали еще большими недостатками: «глазоедкой» в сильной степени и дымностью.

Этот результат долгих дебатов имел очень большое значение для войны, ибо, благодаря ему, заготовительные операции приняли определенный характер заготовок в соответствии с требованиями оперативного характера, при которых все остальные соображения отступали на второй план. Между тем иное решение вопроса, как показала война, могло иметь чрезвычайно вредное влияние на ход боевых операций флота.

Рассмотрев вопросы заготовки топлива в период мирной деятельности флота, необходимо указать, какими соображениями руководствовалось командование относительно количеств топлива, необходимых для оперативной деятельности флота с открытием военных действий.

Флот к началу войны имел вполне установившийся состав, в который входили все суда, исключая дреднаутов и судов пятилетней программы.

Основания для создания неприкосновенного и расходного запасов угля, изложенные в записке Оперативной части флота на случай мобилизации по № 18, предусматривают 12—14-ти дневную непрерывную деятельность флота. (Нач. Действ. Флота Балт. моря 30 мая 1911 г. № 2046—приложение: записка Оперативной части).

Эта деятельность флота требовала в общем следующего запаса топлива.

Кардифа 89.375 тонн и Ньюкастля 3.935 тонн.

На случай возникновения войны в период закрытия тыловой базы—Кронштадта, необходимо было иметь для 5 месяцев зимней якорной стоянки:

3.830 тонн кардифа и 23.620 тонн ньюкастля.

Таким образом, общее количество угля, потребное на операцию

и стоянку, выражалось цифрою *120.760* тонн, из них *кардифа 93.205* тонн и *ньюкастля 27.555* тонн, причем 93.310 тонн—оперативного запаса признается неприкосновенным, а 27.450 тонн—расходным.

Оперативный неприкосновенный запас разделялся на две части, в зависимости от места хранения: на *корабельный* и *портовый*.

Корабельный неприкосновенный запас имел: *17475 тонн кардифа и 3235 тонн ньюкастля*, а портовый: *71900 тонн кардифа и 700 тонн ньюкастля*.

Кроме того признавалось необходимым иметь в Кронштадте, в качестве резервного неприкосновенного запаса, половину общего запаса, т. е. 60.000 тонн.

Здесь не место говорить более подробно о характере предполагавшихся операций и о соображениях, по которым определялся срок непрерывной деятельности флота в 12—14 суток, а потому мы ограничимся лишь этими цифровыми данными, необходимыми для освещения, рассматриваемого нами, вопроса о топливе в дальнейшем его развитии уже в период войны.

В момент объявления войны, в июле 1914 года, доставка угля по заготовительной операции 1914 года только что начиналась и лишь незначительное число пароходов успело пройти в наши порта до начала военных действий.

Как видно из прилагаемой таблицы № 3 количество угля, подлежавшего заготовлению на 1914 год, должно было быть доставлено в течение навигации для Балтийского флота: 250.200 тонн кардифа и 49.250 тонн ньюкастля; сверх того должен был быть доставлен уголь для береговой потребности в портах. Действительное поступление угля к началу войны было значительно меньше и, как видно из нижеследующей таблицы, кардифа было доставлено всего 122.321 тонна, т. е. менее 50%.

ТАБЛИЦА № 4.

Доставка угля в 1914 году для Балтийского флота и портов.

	До нач. войны	С нач. войны	Итого
А. Английское топливо			
Кардиф	122321 т.	121091 т.	243412 т.
Англ. брикеты	—	69292 „	69292 „
Ньюкастль	71389 „	17074 „	88463 „
Иоркширский	5214 „	22703 „	27917 „
Б. Русское топливо			
Донецкого угля	—	33871 „	33871 „
Брикетов	—	67581 „	67581 „
Всего	198924 т.	331612 т.	530536 т.

Библиотека Географического Общества Союза ССР

Первые же дни войны показали, что действительные расходы угля превзойдут все ожидания и расчеты, а в дальнейшем выяснилось также, что флоту суждено было играть в этой великой войне более значительную роль, чем это предполагалось, когда создавался план его операций в течение 12—14 суток. Из этой скромной роли флот вырос в настоящего твердого защитника столицы и ее подходов с моря.

Очевидно все заботы командующего флотом, буквально с первых моментов войны, были сосредоточены на том, чтобы флот не остался без топлива, отсутствие которого было бы его гибелью.

Эта забота о топливе проходит красной нитью через все годы войны.

Первые две недели войны потребовали расхода топлива более сорока тысяч тонн, а в течение первого месяца было израсходовано более 75.000 тонн.

Если считаться с вышеуказанным основным размером деятельности флота, то расчеты оказались точными и близкими к истине, а предусмотренных запасов кардифа в 93. 310 тонн оказалось вполне достаточно, но война продолжалась, а флот жил, рос и с течением времени становился все более и более активным.

Первоначальные меры по увеличению запасов заключались в принятии угля с финляндских частных складов, покупке на других частных складах и реквизиции.

Результаты этих операций, около 100. 000 тонн угля, показаны в таблице № 5.

Однако это количество топлива не могло удовлетворить потребности флота, тем более что в это время принимались все меры к усилению флота при помощи ускорения постройки 4-х дреднаутов, для которых топливо требовалось как для испытания их механизмов, так и для оперативной деятельности, по вступлении их в строй.

Второю мерою по обезпечению флота топливом — был заказ брикетов на юге из донецких углей.

Брикеты были приобретены у 3 обществ: Русско-Бельгийского, Южно-Русского и Екатеринославльского, т. е. у всех действовавших обществ, исключая Жилловского, брикеты которого были признаны совершенно непригодными для флота.

Общее количество брикетов, заказанных на юге, было кругло 200. 000 тонн.

Третья мера заключалась в изыскании способа подвоза английского угля, в виду невозможности, с началом войны, продолжать доставку его в порта Балтийского моря.

В результате было решено организовать доставку его из Англии северным путем, через Архангельск, приспособив этот порт для приема значительных количеств угля.

В дальнейшем эта мера оказала громадную услугу и другим ведомствам, особенно военному, так как почти все заграничное снабжение, включая даже турбины для одного из Черноморских дреднаутов, пошло именно через этот порт.

ТАБЛИЦА № 5.

Количество угля принятого с частных складов Финляндии, реквизированного и приобретенного у частных владельцев в 1914 году.

	До начала войны	После нач. войны	ВСЕГО
ПРИНЯТО В ФИНЛЯНДИИ			
Кардиф	26045 т.		26045 т.
Ньюкастль	3253		3253
ПРИОБРЕТЕНО			
Кардиф		3549 т.	3549 т.
Ньюкастль		22415	22415
РЕКВИЗИРОВАНО			
Кардиф		34625 т.	34625 т.
Брикеты		41	41
Ньюкастль и Иоркш		11881	11881
ИТОГО			101809 т.

Прибытие первых грузов угля в Архангельск относится к концу августа 1914 года и до конца года прибыло 124 парохода с углем для Морского и других ведомств, так как вся заготовка угля в Англии для России была поручена Морскому Ведомству.

Общее количество, доставленного за это время, угля равнялось кругло 450 тысяч тоннам, из них собственно Морскому Ведомству доставлено около 235 тысяч тонн.

В пути погибло всего 6028 тонн, на двух пароходах, т. е. менее $1^1/_2$ %.

В течение следующих годов войны % погибшего при доставке угля всегда оставался столь же незначительным, несмотря на усиленную блокаду этого пути германскими подводными лодками. Таким образом главнейший аргумент противников флота в вопросе о боевом топливе—невозможность доставки его, в случае войны, из заграницы—был блестяще опровергнут.

Из Архангельска уголь направлялся частью по железной дороге через Вологду, на Петроград и Свеаборг, а частью водным путем до Котласа, а затем по железной дороге на Петроград, а отсюда в Ревель или Свеаборг.

Недостаток запасов кардифского угля в начале войны заставил командование флотом сократить его расходование на линейных кораблях и крейсерах, предоставив кардиф исключительно для эскадренных миноносцев.

Суда линейного флота снабжались донецкими брикетами.

Такое вынужденное разделение очень быстро привело к точному выяснению в боевой обстановке особенностей и свойств различных сортов топлива и разрешило вопрос о том, какой из сортов угля должен быть признан боевым топливом.

Еще во время якорных стоянок, после каждой погрузки угля, которые при условиях войны, вследствие большого расхода угля при состоянии кораблей в боевой готовности, были значительно более частыми, в Штаб флота стали поступать протесты против приема брикетов из за сильной глазоедки, особенно в сухие и жаркие погоды.

Все предлагавшиеся на время погрузки меры предосторожности, носили академический характер и были совершенно неприменимы в условиях военной обстановки.

Первые же походы в море показали и другие отрицательные строны брикетов, и начальники отрядов, по возвращении их после операций, в один голос заявляли о непригодности брикетов, как боевого топлива.

Участь всех боевых операций подвергалась значительному риску, так как соблюдение секретности являлось совершенно невозможным: днем весь горизонт застилался густыми облаками дыма, а ночью из труб летели снопы искр, иногда же выбрасывались факела.

И это было при использовании лучшей из трех заготовленных марок-брикетов-Русско-Бельгийских.

В это же время флоту пришлось совершенно неожиданно снова, и в последний раз, выступить в защиту себя от навязывания ему в качестве боевого топлива все тех же донецких брикетов.

В апреле 1915 года Оперативная часть Морского Генерального Штаба запросила отзыва Штаба Командующего флотом о докладе Механического Отдела начальнику Главного Управления Кораблестроения по поводу некоторых данных по оборудованию порта Императора Петра Великого. (Опер. ч. Мор. Ген. Ш-ба № 4997/178.— Доклад Механич. Отдела от 2 апр. № 3577. Отзыв Штаба Командующего флотом от 15 апр. № 78/р.).

В своем докладе Механический Отдел Главного Управления Кораблестроения в вопросе о погрузочном устройстве вдруг уклонился от данного специального вопроса в область полемики о преимуществах того или иного каменноугольного топлива, причем ставил этот вопрос чрезвычайно категорично, вплоть до запрещения флоту после войны пользоваться каким либо иным топливом кроме брикетов.

В своем отзыве по этому вопросу, Штаб флота принужден был указать на то:

1) Что флот и *после войны* будет существовать для *войны*, а потому подобные вопросы должны решаться на основании военных соображений, а также лицами, которые ведут и будут вести войну.

2) Что игнорирование Отделом таких недостатков, как глазоедка, совершенно недопустимо, а тем более отрицание этого недостатка.

Явление массовой болезни глаз и кожи, при выходе вскоре после погрузки угля в море и возможной необходимости вступить в бой с неприятелем, совершенно недопустимы, так как при таких условиях все умение и подготовка к стрельбе будут сведены на нет из за болезни глаз комендоров.

Между тем в последнее время были случаи, что, при погрузке брикетов на одном из кораблей, число заболеваний дошло до 400, из них 25 более тяжелых. Конечно подобное явление равносильно полной потере боеспособности корабля, хотя и временной, но совершенно недопустимой.

3) Что Англия, по данным Штаба, за год войны истратит 10 миллионов тонн кардифа и при этом, предоставляя свободный вывоз из страны своих, относительно хороших брикетов, оберегает себя от излишнего вывоза угля. Таким образом в данном случае и для Англии кардиф должен быть признан наилучшим боевым топливом.

4) Так как за исход боя ответственен единственно командующий флотом, то очевидно, что только он имеет право требовать и давать указания относительно столь важного вопроса, как топливо для боевых судов, дабы он мог вперед исключить те обстоятельства, которые подвергают опасности неуспеха чрезвычайно важные операции, требующие скрытности действий флота.

5) В виду изложенного флот находит необходимым возбудить ходатайство об изъятии из высшей компетенции Механического Отдела вопросов по выбору для флота таких материалов, как уголь, машинные масла и т. п. и предоставить решение их Штабу Командующего флотом.

Таков заключительный аккорд в этом важном вопросе.

Надо полагать, что опыт войны послужит нам на пользу и решение подобных вопросов в будущем будет поставлено правильно и надлежащим образом, а командование флотом будет освобождено от затраты сил и энергии на долголетнюю борьбу в тех случаях, когда к его голосу должны лишь прислушиваться и всемерно идти на встречу в исполнении его требований.

К концу 1914 года Балтийский флот был усилен четырьмя дреднаутами, а потому явилась возможность расширить операции и от чисто пасивных действий перейти к активным.

Усиление деятельнести флота потребовало на первых порах усиления подвоза угля к портам базирования отрядов, а затем создания новых угольных баз, как на берегу, так и подвижных.

Несмотря на то, что война застала флот в период его наиболее интенсивной деятельности, когда расход топлива был весьма

значительным, а оперативные соображения потребовали для флота количеств топлива, в силу иного развития военных действий флота, чем это предвиделось, значительно больших, сравнительно с расчетами, операции снабжения топливом по 1915 год были закончены вполне удовлетворительно.

Созданные, вышеуказанными обстоятельствами, большие затруднения для заготовки топлива и чрезвычайные затруднения для сосредоточения и распределения его в местах операций флота были преодолены вполне благополучно, а к 1 января 1915 года в местах расположения флота сосредоточено до 80.000 тонн топлива.

ТАБЛИЦА № 6.

Наличие топлива в районе расположения флота к 1|I 1915 г.

ПОРТ	Кардиф	Брикеты	Ньюкастль	ИТОГО
Ревель	3900	42400	2600	48900
Гельсингфорс	1800	8800	3300	13900
Лапвик	3600	—	2900	6500
Транспорты	26200	19000	3000	48200
ВСЕГО	35500 т.	70200 т.	11800 т.	117500 т.

Расход топлива на судах флота за период с 1 июля 1914 года по 1 января 1915 г., выразился в сумме 289.000 тонн.

Все эти количества топлива доставлялись к базам тремя путями: 1) по железной дороге на Ревель; 2) по железной дороге на Свеаборг; 3) морским—на транспортах.

Во избежание перегрузки железных дорог и для более планомерной доставки по ним угля, было решено: 1) южные брикеты и вообще уголь с Юга направлять на Ревель; 2) уголь из Архангельска направлять на Свеаборг; 3) уголь с тыловой базы—Кронштадта—морем на транспортах.

Развитие операций флота определенно указало на необходимость создания новых угольных баз, а, в виду распространения и стремления флота в направлении к неприятелю, эти базы естественно должны были быть намечены и устроены на запад от линии Ревель—Свеаборг.

Такими базами были: Лапвик, Або, Дегербю, а впоследствии Рогекюль.

В целях подвоза угля из Кронштадта в Ревель и Свеаборг, а затем, в целях разгрузки железных дорог, для подвоза угля из

Свеаборга и Ревеля к вышеуказанным новым базам, была создана целая транспортная флотилия из пароходов оставшихся в Финском заливе с началом войны, а также из захваченных у неприятеля.

Список судов и емкость грузовых трюмов этого отряда транспортов приведены в таблице № 7.

Отряд транспортов сыграл видную роль в деле доставки угля к базам и в сильной степени разгрузил железные дороги, освободив их от необходимости лишних прогонов поездных составов к вспомогательным базам и сосредоточив их внимание на главных центрах: Ревеле и Свеаборге.

Развитие оперативной деятельности в дальнейшем указало, что одних береговых баз недостаточно, и что, для большей свободы действий отрядов, необходимо иметь подвижные базы в виде угольных транспортов, базирующихся в районе операций того или иного отряда.

Эти подвижные угольные базы при частях флота освободили последние от необходимости ходить для погрузки угля к береговым базам.

Подвижные базы, суда того же отряда транспортов, были постоянно нагружены соответственным топливом и срочно высылались к месту операций, и, по израсходовании на них угля, своевременно заменялись новыми из центральной базы их—Свеаборга, или впоследствии, во время навигации, — Петрограда, чем также усиливалась провозоспособность железных дорог, так как часть угля шла по ним лишь до Петрограда, а затем морем на транспортах.

Благополучное и успешное окончание угольной операции 1914 г. не могло успокоить Командование флотом относительно доставки угля в 1915 году, так как количества потребного угля должны были возрасти, местные же рессурсы иссякли, а потому весь уголь должен был доставляться издалека, т. е. из Донецкого района и Архангельска.

Грандиозность задачи была очевидна. Также была очевидна необходимость в этом деле строгой планомерности и постоянного напряженного внимания в непрерывном наблюдении за ходом этой операции.

Само собой очевидно, что наибольшие затруднения и наибольшая работа, для преодоления их, должны были быть в начале налаживания дела.

Должно отметить, что в этой серьезной работе флот встретил самое предупредительное отношение со стороны Главного Хозяйственного Управления, которое работало рука об руку с флотом в течение всего времени войны.

Все задания флота исполнялись точно, а все распоряжения его кроме того срочно, так что можно с уверенностью сказать, что за все года войны не было ни одного недоразумения между флотом и Главным Управлением.

ТАБЛИЦА № 7.
Угольные и нефтяные транспорта.

НАИМЕНОВАНИЕ	Емкость в тоннах	Углубление в полн. грузу	Водоизмещение на 1′ в тоннах
Анадырь	9.300	30′	600
Аз	5.100	22′ 3″	400
Буки	6.200	27′ 3″	410
Веди	4.200	21′	360
Глаголь	3.300	21′	320
Добро	4.000	22′	370
Есть	2.200	19′	260
Земля	3.000	19′ 6″	330
Иже	2.100	19′	250
Како	500	22′ 6″	430
Мыслете	2.600	18′	290
Наш	4.200	21′ 6″	400
Покой	2.400	19′ 6″	290
Слово	2.550	19′	280
Рцы	3.200	21′	350
Ша	7.200	25′	490
Ща	3.600	23′	310
Татьяна	1.775	14′ 9″	204
Тамара	1.730	14′ 6″	180
Ольга	1.200	17′	—
Араманс	1.300	15′ 6	120
Елена	725	5′10″	190
Нина	725	5′10″	190
Баржа № 1	400	7′ 7″	85′3
Баржа № 2	400	7′ 7″	85′3
Баржа № 3	400	7′ 7″	85′3
Спиноза	—	—	—

Потребность топлива для Балтийского флота на 1915 год определялась Штабом флота в 650.000 тонн, при условии той же интенсивности оперативной деятельности флота, что и в 1914 году.

Однако Штабом флота предусматривалась возможность, что интенсивность деятельности флота может увеличиться в части относящейся до его ядра, т. е. линейного флота.

Так как увеличение этой деятельности нельзя было вперед предусмотреть, то предполагалась необходимость создания аккумулятора запаса топлива, чтобы тем парализовать внезапное увеличение требований до тех пор, пока будет возможность усилить наряды.

Исходя из этого план подвоза был составлен на том соображении, чтобы покрывая текущий расход топлива, отнюдь не расходовать запаса, сосредоточенного в районах расположения флота к 1 января 1915 года, который в таком случае и должен был служить вышеуказанным аккумулятором для чрезвычайных случаев.

Исходя из годового расхода, средний месячный расход топлива, а следовательно и величина подвоза, определялся в 54.000 тонн.

По опыту предыдущего года минимальный расход выразился в 45.000 тонн в месяц, а максимальный в 67.000 тонн.

Ежемесячный подвоз брикетов с юга на Ревель определялся планом поставки в 22.000 тонн, чем и определялся подвоз с севера— в месяц:

Минимальный .	45.000—22.000 = 23.000	тонн.
Максимальный .	67.000—22.000 = 45.000	тонн.
Средний годовой	54.000—22.000 = 32.000	тонн.

Этими количествами определялось число вагонов, которое должно было приходить ежедневно в Гельсингфорс, а именно, считая вес вагона в 12,5 тонн:

Минимальное число вагонов .	60;
Максимальное	120;
Среднее	85.

Избирая доставку угля в соответствии с расходом для каждого данного месяца, было бы необходимо иметь некоторые месяцы до 120 вагонов в день, что для движения с севера в то время было чрезвычайно затруднительно, а потому решено было вести подвоз равномерно, соответственно среднему годовому расходу, но не менее 85 вагонов в сутки.

Фактически, по сведениям Главного Хозяйственного Управления, с 25 августа по 1 декабря 1914 года из Архангельска было отправлено 48.700 тонн угля, т. е. в среднем за день 512 тонн или 41 вагон.

При таких условиях подвоза покрывалась бы только половина среднего расхода, и следовательно к маю месяцу, моменту наибольшего развития деятельности флота весь, имевшийся к тому времени, резерв топлива был бы израсходован и флот поставлен в критическое положение.

Для достижения назначенной цели отправки для флота из Архангельска 85 вагонов в сутки и доведения числа отправляемых вагонов к периоду летней кампании до 120, велась упорная борьба и переписка, детали которой можно видеть изложенными в сношениях Командования флотом с Морским Генеральным Штабом, Главным Хозяйственным Управлением, Штабом VI армии и Ставкою Верховного Главнокомандующего, а окончательный результат работы показан в таблицах 8, 9, 10 и 11.

Таблица № 8 показывает общие наличия топлива на базах Балтийского флота к 1 января 1915, 1916, 1917 и 1918 годов, т. е. результаты годовых операций, за покрытием расходов, а таблицы №№ 9, 10 и 11 показывают детальное распределение топлива, к тем же срокам, по береговым и плавучим базам.

Из таблицы № 8 ясно виден результат громадной совместной работы всех вышеуказанных органов, благодаря которому был избегнут грозивший флоту топливный кризис и, мало того, были организованы к 1 января 1917 года мощные запасы топлива до полумиллиона тонн угля.

Эти запасы, несмотря на неблагоприятные условия 1917 года, дали возможность сохранить флоту полную боевую готовность, в смысле обеспечения топливом, и в 1917 году, со значительным остатком к 1 января 1918 года, остатком даже большим чем были запасы топлива при начале войны 1914 года.

ТАБЛИЦА № 8.

Запасы топлива Балтийского флота (в тоннах).

Время	Кардиф	Брикеты	Ньюкастль *)	ИТОГО
1 января 1915 г.	35500	70200	11800	117500
1 января 1916 г.	157420	110240	30090	297750
1 января 1917 г.	388790	47600	70270	506660
1 января 1918 г.	186140	17380	36000	239520

Распределение топлива по второстепенным базам, показанным в таблицах №№ 9, 10 и 11, а также по другим временным местам базирования флота, производилось, как вышеуказано, главным образом, отрядом транспортов и частью по железной дороге, поездами местного сообщения.

В зависимости от боевой обстановки, а также в зависимости от гидрографических условий, необходимо было пользоваться различными способами доставки топлива, а равно, в отдельных случаях, и транспортами различной осадки.

*) Включая русский уголь.

Так линейный флот должен был приступить в 1915 году к производству учебных стрельб, еще в период ледостава, для каковой цели была избрана, как база, одна из бухт южного берега.

Для обеспечения кораблей углем и чтобы снабжение их не испытало никаких затруднений, необходимо было принять меры для парализования последствий отсутствия, при затяжном ледоставе, связи с портами базами.

По расчетам необходимо было для 6 кораблей иметь 12.000 тонн угля в месяц.

Для обеспечения этого количества были приготовлены транспорта с брикетами:

Тр.	«Андырь»	9000	тонн
«	«Веди»	4000	»
«	«Глаголь»	3000	»
	Итого	16000	тонн

Кроме того корабли должны были принять полные запасы. Таким образом отряд мог быть обеспечен топливом на два месяца.

Снабжение судов, базировавшихся на Моонзунд в тот же год, требовало ежемесячно до 6000 тонн угля.

Вследствие глубины фарватера у места угольного склада (Рогекюль), всего лишь 15 фут, доставка угля морем, за отсутствием мелкосидящих пароходов, была очень трудна, помимо других обстоятельств, при которых доставка морем могла стать вообще невозможной.

В виду этого была начата постройка ветки железной дороги от Гапсаля до Рогекюля. Однако на случай задержки готовности дороги, было предположено использовать, для первоначальной доставки угля морем, три транспорта: «Есть», «Мыслете» и «Покой», нагрузив их лишь до 15 фут, что дало:

Тр.	«Есть»	1700	тонн
»	«Мыслете»	2000	»
»	«Покой»	2000	»
	Итого	5700	тонн.

На случай доставки угля из Ревеля по железной дороге, в Ревель был направлен транспорт «Буки», вмещавший 6200 тонн.

Дальнейшее пополнение базы Рогекюль должно было итти по железной дороге непосредственно с севера, а в Ревеле должен был находиться транспорт «Аз» или «Буки» как запасные аккумуляторы.

Доставка показанного количества угля для базы требовало ежедневно 16 вагонов. В дальнейшем, особенно после углубления фарватера, весь центр снабжения базы был сосредоточен все таки на

море, а железная дорога служила лишь второстепенным путем, главным образом, когда транспорта не могли пройти срочно из за присутствия неприятельских подводных лодок или поставленных неприятелем минных заграждений.

Снабжение судов, базировавшихся на флангово-шхерную позицию, требовало пять тысяч тонн угля.

Для этой цели еще до войны был устроен склад в Лапвике, который с началом войны подвергся расширению и к весне 1915 г. доведен до 12000 тонн угля подвезенного по железной дороге, а именно:

Кардифа . . . 6.000 тонн
Ньюкастля . . 3.000 »
Брикетов . . . 3.000 »

ТАБЛИЦА № 9.

Наличие топлива в районе расположения флота к 1 января 1915 г. и 1 января 1916 г.

	ТОННЫ					
	Кардиф		Брикеты		Ньюкастель *)	
	1/1-1915	1/1-1916	1/1-1915	1/1-1916	1/1-1915	1/1-1916
Ревель	3900	3330	42400	20400	2600	590
Роге-Кюль	—	1120	—	720	—	630
Гельсингфорс	1800	78130	8800	11580	3300	360
Лапвик	3600	5840	—	160	2900	100
Транспорта	26200	32480	19000	9980	3000	—
Дегербю	—	650	—	1980	—	—
Або	—	8650	—	1670	—	—
Моонзунд	—	—	—	3390	—	—
Эре-Люм	—	420	—	—	—	—
Кронштадт	—	24480	—	18250	—	8330
Петроград	—	2320	—	42110	—	20080
Итого	35500	157420	70200	110240	11800	30090

Прибыль за 1915 год 297750 — 117500 = 180250 тонн.

*) Включая русский уголь.

ТАБЛИЦА № 10.

Наличие топлива в районе расположения флота к 1 Января 1916 г. и 1 Января 1917 г.

	Т О Н Н Ы					
	Кардиф		Брикет		Ньюкастель *)	
	1/1-1916	1/1-1917	1/1-1916	1/1-1917	1/1-1916	1/1-1917
Ревель	3330	52740	20400	2350	590	3500
Роге-Кюль	1120	900	720	—	630	750
Гельсингфорс	78130	96150	11580	12200	360	9300
Лапвик	5840	11800	160	160	100	120
Транспорта	32480	25000	9980	3000	—	—
Дегербю	650	2160	1980	1640	—	—
А б о	8650	11450	1670	520	—	150
Моонзунд	—	5440	3390	—	—	—
Эрс-Люм	420	—	—	—	—	—
Кронштадт	24480	82750	18250	21250	8330	22410
Петроград	2320	100400	42110	6670	20080	34040
Итого . .	157420	388790	110240	47600	30090	70270

Прибыль за 1916 г. 506660 — 297750 = 208910 тонн.

Дальнейшее пополнение базы производилось по железной дороге из Свеаборга.

Або-Оландский район требовал ежемесячно до 7.000 тонн разного топлива.

Для обеспечения углем всех судов этой базы, в виду большого ее протяжения, было организовано два склада. Один в районе Оланда, другой в Або.

Первый должен был снабжать броненосцы и крейсера, а второй миноносцы и крейсера.

На первом были выгружены брикеты, а на втором брикеты и кардиф поровну.

*) Включая русский уголь.

Пополнение Оландского склада в Дегербю производилось мелкосидящими транспортами, вследствие необходимости подхода к нему по шхерным фарватерам.

Снабжение судов углем в Або первое время производилось транспортом «Наш», а затем был организован береговой склад, имевший от 10.000 до 15.000 тонн угля, подвоз которого производился морем на транспортах и по железной дороге. Для снабжения углем миноносцев и других судов во временных местах базирования их, в этом районе был использован малый угольный транспорт Минной дивизии «Печора».

Такова общая схема и порядок снабжения основных и второстепенных баз флота в течение всей войны.

ТАБЛИЦА № 11.

Наличие топлива в районе расположения флота к 1 января 1917 г. и 1 января 1918 г.

	Т О Н Н Ы					
	Кардиф		Брикеты		Ньюкастель [1]	
	1/1-1917	1/1-1918	1/1-1917	1/1-1918	1/1-1917	1/1-1918
Ревель	52740	750	2350	—	3500	750
Роге-Кюль	900	—	—	—	750	—
Гельсингфорс	96150	36640	12200	100	9300	—
Лапвик	11800	3420	160	—	120	—
Транспорта	25000	6000	3000	—	—	—
Дегербю	2160	1390	1640	—	—	—
Моонзунд	5540	—	—	—	—	—
Ганге	—	2000	—	—	—	—
Або	11450	2930	520	—	150	—
Кронштадт	82750	77610	21060	14230	22410	—
Петроград	100400	55600	6670	2750	34040	35250
Итого:	388790	186140	47600	17380	70270	36000

Убыль за 1917 год 506660 — 239520 = 267140 тонн.

[1]) Включая русский уголь.

Впоследствии была организована база в Николайстадте, куда уголь направлялся в незначительном количестве по железной дороге со складов Свеаборга.

Кроме вышеуказанных баз, в силу данных отдельным судам и отрядам особых боевых задач, приходилось снабжать суда углем в других, кроме вышеуказанных, местах, где таковое снабжение производилось в таких случаях уже исключительно с транспортов, как плавучих баз.

В таком случае транспорта регулярно сменялись; по мере израсходования топлива на одном, готовился другой для замены.

Этот круговорот транспортов и поездов еще осложнялся тем обстоятельством, что снабжение производилось тремя сортами топлива: кардифом, брикетом и ньюкастлем, а следовательно необходимо было своевременно перебрасывать не только необходимое количество угля, но и соответственного сорта. Задача эта была выполнена флотом, при всех организационных трудностях и при всех боевых обстоятельствах войны, удовлетворительно.

Таблицы №№ 12 и 13 показывают расходы угля за 1915 и 1916 года.

Жидкое топливо.

Операция заготовки жидкого топлива, для отопления судовых котлов боевых кораблей, практически оказалось значительно проще и определенней, чем таковая же для твердого топлива.

В данном случае не создалось почвы для взаимных пререканий между береговыми заготовительными учреждениями и флотом.

Вопрос о количестве являлся как бы предрешенным теми спорами и соображениями, которые имели место по отношению к каменноугольному топливу.

Во всяком случае для первого эск. мин. «Новик», требовавшего для своего отопления заготовки мазута, вопрос о количестве топлива был разрешен вполне благополучно, а остальные суда, с нефтяным или смешанным отоплением, вступили в строй уже во время войны, когда, вообще, подобные соображения во внимание не принимались.

Единственный спорный технический вопрос, который был поднят и дебатировался, при заготовке мазута, это был вопрос о температуре вспышки.

В целях более легкой заготовки, Главное Хозяйственное Управление желало получить разрешение на понижение точки вспышки морского мазута, определяемой по способу Мартенс-Пенского, до температуры вспышки мазута употребляемого для береговых целей, т. е. понизить вспышку со 100° (не менее) до 70° (не менее).

Это понижение давало бы возможность использовать рыночные сорта нефтяных остатков и не производить еще добавочную перегонку их.

ТАБЛИЦА № 12.

РАСХОД минерального топлива в портах Балтийского моря за 1915 год.

Балтийское море	СОРТА ТОПЛИВА								
	Кардиф	Брик. русск.	Брик. англ.	Ньюк. норкш.	Русск. Донец.	Антрацит	Кокс	Кузнеч.	ВСЕГО
	В тоннах								
Кронштадтский									
для судов	51861	7457	4758	32386	23127	—	18	—	119607
„ берега	—	690	—	6228	35456	—	745	1476	44595
	51861	8147	4758	38614	58583	—	763	1476	164202
Свеаборгский									
для судов	101632	72763	44610	62934	1581	—	75	19	283614
„ берега	—	23	8	1614	32	—	256	201	2134
	101632	72786	44618	64548	1613	—	331	220	285748
Порт импер. Петра Вел.									
для судов	48062	142396	—	41801	19340	—	107	48	251763
„ берега	—	21453	—	5832	9470	27	500	592	37874
	48062	163849	—	47633	28819	27	607	640	289637
Петроградский порт									
для судов	3283	—	—	260	128	—	—	—	3671
„ берега	—	732	—	2008	5738	—	512	212	9202
	3283	732	—	2268	5866	—	512	212	12873
ВСЕГО									
для судов	204838	222616	49368	137381	44185	—	200	67	658655
„ берега	—	22898	8	15682	50696	27	2013	2481	93805
	204838	245514	49376	153063	94881	27	2213	2538	752460

ТАБЛИЦА № 13.

РАСХОД минерального топлива в портах Балтийского моря за 1916 год.

Балтийское море	НАЗВАНИЕ ТОПЛИВА							
	Кардиф	Брик. русск.	Брик. англ.	Русск. Донецк.	Ньюк. норкш.	Кокс	Кузнеч.	ВСЕГО
	В тоннах							
Кронштадтский								
для судов	18235	7296	—	23775	24396	11	1	73714
„ берега	—	—	—	49353	4627	3083	1490	58553
	18235	7296	—	73128	29023	3094	1491	132267
Свеаборгский								
для судов	189294	88466	745	—	42945	41	71	321562
„ берега	—	—	—	10157	14278	775	516	25726
	189294	88466	745	10157	57223	816	587	347288
Порт Императора Петра Великого								
для судов	43742	15609	26	38052	4007	—	—	101436
„ берега	41913	3401	16	55814	540	547	749	102980
	85655	19010	42	93866	4547	547	749	204416
Петроградский								
для судов	1909	—	—	—	—	—	—	1909
„ берега	—	632	—	8537	—	470	1153	10792
	1909	632	—	8537	—	470	1153	12701
ВСЕГО в портах Балтийск. моря								
для судов	253180	11371	771	61827	71348	52	72	498621
„ берега	41913	4033	16	123861	19445	875	3908	198051
	295093	15404	787	185688	90793	4927	3980	696672

Флот категорически отказался итти в этом случае на какие либо уступки.

Причиной отказа флота было то соображение, что при условиях сжигания на судах с мощными машинами больших количеств мазута, в боевой обстановке, высокая температура вспышки более гарантирует корабли от возможности возгарания нефти и возникновения судовых пожаров.

Пожары эти, чрезвычайно опасные вообще в судовой обстановке, при наличии боевых запасов, могли принять характер катастрофы, а в бою привести к поражению не только одного корабля, но и решить участь целого боя.

На первых же порах службы эск. мин. «Новик» на нем было несколько случаев возгарания мазута, имевших результатом довольно сильные повреждения электрических проводов, но не повлекших за собой, к счастью, дальнейших более серьезных последствий.

Не смотря на строгие меры предосторожности, которые предписывались и принимались, можно определенно констатировать, что подобные пожары возникали на всех почти миноносцах с нефтяным отоплением.

Эти случаи повторялись бы еще более часто, если бы была допущена более низкая точка вспышки, а потому следует считать, что требование флота было основательно и правильность его опасения за сохранность кораблей вполне подтвердилось на практике.

Организация доставки мазута была более легка, так как суда, для которых он назначался, находились еще в постройке и вступали в строй постепенно, давая возможность постепенно же развить дело доставки и заготовки, необходимого для них топлива.

Первое время приходилось снабжать лишь один эск. мин. «Новик» и 4 дреднаута, что не представляло никаких затруднений.

Только в конце 1915 года начали вступать в строй первые эск. мин. типа «Новик» и в течение 1916 года предполагалось вступление в строй уже 13 эскадренных миноносцев, местом базирования которых был назначен Роге-Кюль.

Основываясь на среднем расходе мазута на эск. мин. «Новик» и плане предполагавшегося вступления в строй прочих миноносцев, предстояло подвозить в Роге-Кюль следующее количество мазута по месяцам:

Май	2400 тонн.
Июнь—Июль . . .	3600 »
Август	6000 »
Сентябрь	6600 »
Октябрь	7200 »
Ноябрь	7800 »

Для выполнения этой задачи сначала навигации на базе были сосредоточены следующие плавучие средства с мазутом:

Нефтеналивной пароход «Волга» емкостью 1200 тонн.
3 нефтеналивных баржи по 400 т. » 1200 »

Итого 2400 тонн.

Кроме того было предположено, что летом, к 1 июня 1915 года будет установлена первая нефтяная цистерна в 3000 тонн, а к осени вторая—той же емкости.

Подвоз мазута был организован вагонами-цистернами из Ревеля, для чего Ревельский порт был снабжен двадцатью такими цистернами, по 12 тонн каждая. По мере увеличения расхода мазута до 7200—7800 тонн ежемесячно, для возможности выполнения задачи, необходимо было повысить и число вагонов, находившихся в обращении по линии Ревеля-Гапсаль—Роге-Кюль

Ревельскому порту, в виду изложенного, было обеспечено для этой цели 40 вагонов цистерн, что давало возможность наладить доставку мазута при равномерном расходе топлива.

Операции однако могли сложиться таким образом, что за известный период расход мазута мог быть значительно более и потому необходимо было иметь возможность подать его в это время хотя бы, примерно, в двойном количестве.

На этот случай было проектировано иметь из Ревеля, через Гапсаль и Рогекюль, две пары маршрутных поездов, причем обычно должна была быть занята одна пара (считая поезд 20 вагонов), а во время чрезвычайного расхода шел бы второй сквозной поезд из Рыбинска.

Обычно же доставка мазута из Рыбинска шла только до Ревеля, что не исключало и сквозного направления поездов, когда этим избегалась излишняя перегрузка. Двойное движение, местное и сквозное, давало большую гибкость организации и обеспечивало ее от задержки наполненных вагонов.

Таким образом Ревель являлся центральным местом снабжения для Моонзунда, но оборудование его для этой цели было совершенно недостаточно. В порту имелась всегда одна цистерна емкостью в 2000 тонн.

К постройке новых цистерн, согласно плана оборудования порта Петра Великого, еще не было приступлено, а потому было признано необходимым реквизировать на время войны нефтяную цистерну общества Мазут и соединить ее трубопроводом с портовой цистерной.

Наличие этих двух цистерн позволило иметь в Ревеле в течение трех лет 1915, 1916 и 1917 аккумулятор запасов мазута, который, совместно с базой Роге-Кюль, вмещал за это время до 480.220 пудов (май 1917 г.). Запасы мазута по месяцам и их колебания за три года показаны в таблице № 14.

Рассматривая параллельно с этой таблицей и прилагаемую при сем таблицу № 15—расход мазута на эскадренных миноносцах типа «Новик» в течение полугода Май—Октябрь 1917 года, мы

видим, что эти расходы более соответственных наличий. Это обстоятельство начало вызывать сильные затруднения в снабжении миноносцев, а потому Командование было очень озабочено недостатком цистерн и усиленно ускоряло постройку их в новом порту, что однако не удалось выполнить до оставления Ревеля.

Недостаточность запасов в Ревеле особенно сказалась во время Моонзундской операции, когда расход мазута в течение 4 дней оказался около 5.000 тонн, подвоз же морем при помощи транспортов был затруднен до крайней степени.

Эта операция подтвердила, настойчиво проводимое флотом, мнение, что средние расходы могут быть принимаемы в расчеты только для общих соображений о расходах, но, для надежности обеспечения оперативных действий флота, необходима во всех случаях такая гибкость устройств, которая допускала бы в необходимый момент их усиленное использование.

Вышеуказанные соображения относительно подвоза мазута по железной дороге, при их исполнении, встретили большие затруднения, а потому необходимо было усилить движение мазута морским путем. Имевшихся в распоряжении флота двух пароходов было достаточно только для местных передвижений мазута в районах баз.

В виду этого обстоятельства пришлось озаботиться приобретением новых пароходов.

Первый приобретенный пароход «Татьяна» был морского типа; второй и третий—речного.

Увеличенный состав нефтеналивных пароходов дал возможность организовать морской транспорт и вести более или менее планомерно снабжение баз.

Пароходы «Тамара» и «Татьяна» были поставлены на линии Петроград — Ревель — Свеаборг — Моонзунд; теплоходы «Нина» и «Елена» снабжали мазутом шхерный район, и наконец пароход «Ольга» (Волга) район Моонзунда.

В район Моонзунда были направлены также две нефтяные баржи, постройки завода Нобеля.

Баржи эти были крайне неудачны по конструкции и малы по вместимости.

Четыреста тонн запаса этих барж хватало на снабжение одного только миноносца. Кроме того баржи не были самоходны, а потому даже для их малых перемещений необходим был буксир.

Подача мазута с них на миноносцы была устроена совершенно неудовлетворительно. Вольтаж моторных помп не соответствовал вольтажу миноносных динамо. Кроме того было крайне неудобно, что для помп необходимо было бы пользоваться судовыми динамо миноносцев, а следовательно держать на них пары, хотя по другим условиям стоянки можно было иметь котлы в бездействии, что давало бы возможность производить некоторые работы, невозможные при наличии в трубопроводах пара.

При таких данных нефтяных барж постройки завода Нобель

ТАБЛИЦА № 14.

Сведения о наличии мазута гор. Ревель.

МЕСЯЦ	Количество в пудах		
	1915 г.	1916 г.	1917 г.
Январь	—	68400	304020
Февраль	154820	125050	326400
Март	213520	156750	386660
Апрель	210600	190080	457390
Май	193620	177040	480220
Июнь	193620	149100	253040
Июль	99400	246520	114890
Август	198450	199890	87950
Сентябрь	198450	277890	231590
Октябрь	193690	198300	90410
Ноябрь	176190	214270	374340
Декабрь	75050	304020	366630

ТАБЛИЦА № 15.

Расход мазута на эскадренных миноносцах типа «Новик» в 1917 году. (Тонны)

НАЗВАНИЕ	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Примечание
Новик	600	505	440	516	500	546	
Победитель	460	441	320	618	614	1090	
Забияка	547	440	547	71	390	629	
Орфей	573	441	688	383	—	35	
Гром	460	441	456	385	614	734	
Летун	—	—	—	—	—	—	
Азард	800	509	459	328	645	655	
Десна	800	509	256	479	835	556	
Самсон	800	509	514	426	614	740	
Гавриил	717	1128	590	692	272	882	
Константин	507	1027	430	512	643	600	
Кап. Ильин	510	640	510	230	290	784	
Изыльметьев	384	500	299	328	285	210	
Изяслав	163	237	525	470	552	521	
Автроил	163	238	457	600	750	762	
Свобода и Миклуха	—	—	—	—	—	—	
	7484	7565	6201	6138	7004	8744	

За полгода = 43.137 тонн
В месяц ср. = 7.189 »
На один миноносец = 513 »

ими пользовались для подачи лишь малых количеств мазута, главным же образом они служили как резервуары для приема мазута из вагонов—цистерн, что, по местным условиям подвоза, было очень удобно.

Наибольшей емкостью обладали систерны Свеаборгского порта, которые были кроме того относительно хорошо оборудованы.

К сожалению к этим цистернам суда не могли подходить непосредственно из за малой глубины у пристани. Этот вопрос подлежал еще урегулированию. Таким образом и эти цистерны служили лишь для запасов, а снабжение из них шло при посредстве нефтеналивных судов.

Общая емкость цистерн позволила хранить в них более миллиона пудов мазута. Наличие мазута в Свеаборге по месяцам в течение 1915, 1916 и 1917 г.г. показано в таблице № 16.

Таково было в общем оборудование баз, хранивших мазут в районе расположения флота и снабжавших этим последним флот.

При том размере операций, которые пришлось, по ходу событий, исполнить судам с нефтяным отоплением, такого оборудования оказалось в известной мере достаточно, но все время чувствовалось сильное напряжение всей организации и все зависело от постоянного непрерывного внимания лиц, руководивших этим делом.

Техническое оборудование было примитивно и совершенно не расчитано на интенсивное действие.

Транспорта были стары и неспособны к усиленной работе при боевой обстановке, так что все время боялись выхода из строя того или иного из них, что нарушило бы всю, с трудом налаженную, организацию.

При продолжении войны на более долгий срок и при увеличении числа эск. мин. типа «Новик», вся организация оказалось бы недостаточной и самое развитие в дальнейшем оперативной деятельности флота было бы подвержено значительному риску.

Все вышеизложенное по вопросу о топливе для судов флота и весь опыт войны указывают на необходимость, для правильного снабжения флота, мощных запасов-аккумуляторов жидкого и твердого топлива.

Отсутствие таких запасов ставит все снабжение в крайне рискованное положение и подвергает операции риску в самых трудных моментах военных действий, когда пути сообщения, сухопутные или морские, находятся под ударом неприятеля.

Также отсутствие запасов ставит оперативные действия флота в слишком большую зависимость от успеха подвоза топлива в каждый данный момент, причем задержка подвоза может совпасть с моментом наибольших оперативных действий флота.

Мощные запасы также необходимы с точки зрения корректива предварительных рассчетов и соображений, так как эти последние могут, при развитии военных действий, совершенно не соответствовать ожиданиям, как это было и в текущую войну.

Что касается вопроса о пути, которым следует производить

подвоз топлива, т. е. какой избрать в том или ином случае способ подвоза: сухопутный или морской, то следует считать определенно установленным, что один морской или сухопутный путь подвоза топлива к базам совершенно не обезпечивает надежность снабжения топливом, а следует обязательно базироваться на обоих.

Морской путь, идущий от тыловой базы, обладает безусловно большими удобствами, давая при соответственном оборудовании портов возможность перекидывать быстро значительные количества в любой пункт базирования флота.

Путь сухопутный значительно больше подвержен загружению его движением по нем других грузов, особенно боевых запасов для армий и войсками, при чем усиленное движение по дорогам, может, как это и бывало, совпадать с усиленной оперативной деятельностью флота, требующей усиление подвоза и топлива.

Однако, с другой стороны, в самый разгар Моонзундской операции, были моменты, когда движение транспортов морем стало совершенно невозможным из за полной блокады путей неприятельскими подводными лодками, причем был критический момент, когда этими последними был взорван, шедший в Моонзунд, последний, готовый для снабжения действовавших там отрядов, транспорт с кардифом, и продолжись операции еще несколько дней, флот остался бы без угля.

Таким образом ясно, что, для целей снабжения, необходимы оба пути, и, чтобы им придать надлежащую гибкость, необходимо, в районе базирования флота, графики движения по железным дорогам заблаговременно строить таким образом, чтобы в них были предусмотрены маршруты специально для надобностей флота.

Смазочные масла.

Создание нового флота с механизмами большой мощности выдвинуло на первый план значение смазочных масел, к которым, в силу условий работы механизмов больших судов, стали предъявлять весьма большие требования в отношении их смазочности.

Положениями о снабжении маслами предусматривался отпуск на суда для смазки механизмов двух сортов масел: деревянного и минерального. На полных ходах допускалось пользование одним деревянным маслом, а при прочих ходах надлежало смазывать смесью деревянного масла с минеральным в отношении 2 : 1 и 1 : 1, первого ко второму, или даже одним минеральным маслом.

Практически такой способ, вполне применимый при прежних условиях службы флота, был совершенно не годен в новой обстановке.

Механизмы, имея заполненными маслопроводы и цистерны одним минеральным маслом или смесью, при переходе на полные хода рисковали разогреванием и выплавкою подшипников, ранее чем масло было бы заменено сортом, соответственным ходу.

ТАБЛИЦА № 16.

Сведения о наличии мазута гор. Свеаборг.

МЕСЯЦ	Количество в пудах		
	1915 г.	1916 г.	1917 г.
Январь	273700	476440	709160
Февраль	323000	432690	941160
Март	287100	412540	940490
Апрель	319000	474100	895190
Май	237875	434700	816500
Июнь	251000	651400	818750
Июль	306000	661200	696230
Август	359600	759330	560080
Сентябрь	454300	669030	422730
Октябрь	454300	867030	753890
Ноябрь	571600	840630	490820
Декабрь	421900	838500	651000

Главное же обстоятельство, благодаря которому пришлось пересмотреть вопрос о смазочных маслах, заключалось в сильном подъеме цены деревянного масла, дошедшего в 1906 г. до 14 р. за пуд.

Работа механизмов требовала высокого качества масла, каковым было деревянное, а цена его повышала расход на масла до чрезмерных размеров.

За время Русско—Японской войны было заготовлено значительное количество, так называемого, смешанного масла американской фирмы «Вакуум Ойль Компания»; часть этого масла находилась на складах Порта Александра III.

По инициативе 1-й Минной Дивизии масло фирмы «Вакуум Ойль, марки «Марин-Энжин № 1», было испытано на судах дивизии и признано годным, как смазочное масло, вполне заменяющее собой смесь деревянного масла с минеральным.

Цена такого масла была около 5 р. 50 к. за пуд. Цена смеси, при стоимости деревянного масла в 14 р., а минерального в 2 р. за пуд, определялась, при отношении 2:1, в десять рублей, а при отношении 1:1 — в 8 рублей, т. е. в обоих случаях дороже вышеуказанной марки «Марин-Энжин № 1».

Для полных ходов оставалось все же масло деревянное.

В это время Рижская фирма «Эльрих и К—°»предложила смешанные масла своей выработки под двумя марками: «Марин-Энжин-Экстра» и «Марин-Энжин № 1», оказавшихся отличными продуктами, причем первая марка вполне заменяла чистое деревянное масло при цене всего 6 р. 50 к.

Таким образом выяснилась возможность иметь одну марку масла при работе легких механизмов эскадренных миноносцев на всех ходах, от малого до полного, т. е. масло фирмы Эльриха, марки Марин-Энжин-Экстра» и одну марку для работы механизмов прочих боевых судов-«Марин-Энжин -№ 1», завода «Эльриха» или «Вакуум Ойль Компания», соблюдая при этом интересы казны и делая значительную экономию против старого положения.

Казалось бы вопрос разрешался отлично: флот получил необходимый ему хороший материал, а казна—экономию, прямую—по заготовке масел и косвенную—на ремонте механизмов.

Однако это оказалось недостаточным, ибо потребовалось создание конкуренции, для дальнейшего понижения цен, хотя бы вопреки интересам флота, но во имя принципа соблюдения яко—бы интересов казны.

И вот наступила эра новой борьбы флота по новому вопросу—о смазочных маслах.

Флот считал, что, дав по собственной инициативе, выход из трудного положения сложных заготовок масел и обеспечив казне экономию, он вправе требовать сохранения постоянства марок, обеспечивающих ему знакомство личного состава с определенными качествами смазки, однообразие и постоянство снабжения и исправность механизмов.

Заготовители отстаивали конкуренцию, дабы не создавать привилегированное положение поставщиков и понизить, в интересах казны, ещё больше цены на масла и, следовательно, сметные расходы на плавание.

Для создания конкуренции, необходимо было создать технические условия для поставщиков масел.

Технические условия для поставки смазочных масел и были созданы Морским Техническим Комитетом.

Напрасно флот заявлял, что важно качество, а не стоимость и что смазочная способность масел зависит не от одних внешних технических условий, а главным образом, от способа обработки и изготовления масел, представляющих результат опыта фирм и их секрет.

Идея конкуренции победила.

Фирма Эльриха и К° отказалась от конкуренции, не сбавив нисколько со стоимости своих продуктов.

В тоже время фирма не пожелала изготовлять новые сорта масел, применяясь лишь к техническим условиям, но худшего качества, с целью понизить цену для возможности получения заказов.

Иначе решили вопрос две другие фирмы: «Нобель» и «Вакуум Ойль К°».

Первая фирма дала свое смешанное масло родо под названием «Морское», а вторая—масло марки «*R. N.*».

С этого момента с судов флота начали беспрерывно поступать рапорты командиров и судовых инженер-механиков относительно недоброкачественности масел и невозможности плавания мало-мальски полными ходами, так как происходило нагревание подшипников.

Для характеристики отзывов об этих маслах приводим нижеследующие краткие выписки:

1) «При пользовании мин. «Казанец» маслом первой из названных фирм—Нобеля, имело место, как обычное явление, повышение температуры трущихся частей механизмов, которое при ходах уже около 17—18 узлов было настолько значительным, что являлось опасным, для целости механизмов, развивать ход вышеуказанного. При вскрытии на стоянке подшипников, белый металл оказывался весьма часто заплавленным, так что подшипники приходилось подшабривать и пригонять почти после каждого перехода.

При пользовании маслом фирмы Эльрих и Ко, при полном отсутствии вышеуказанных явлений, расход сразу понизился больше чем на половину... «(Рапорт судового Инж. мех. э. м. Казанец № 39 от 12 декабря 1911 г. Флагманскому Инж. Мех. Штаба 1-й Минной Дивизии».

Ниже приводится таблица № 17, показывающая экономический результат замены дорогого масла более дешевым, давший результат совершенно обратный, не считая расходов на материалы для переборки механизмов и расходов на излишний ремонт.

2) «Для проверки этого масла Марин-Энжин-Ойль № 1 фирмы Эльриха и К-о», а также ради испытания машин на 0,9 полного хода, т. е. 300 оборотов, я с разрешения командира развил этот ход во время перехода из Ревеля в Гельсингфорс. Машины работали хорошо без нагревания.

При сем присовокупляю, что раньше, при пользовании смешанным маслом бр. Нобель, уже при 228 оборотах начинали греться подшипники и после такого хода приходилось их вскрывать и снимать натасканный белый металл». (Служ. Записка Суд. Инж. Мех. э. м. «Пограничник» — Флагм. Инж. Мех. Штаба Командующего Морскими Силами Балтморя от 18 августа 1911 года).

3) «Доношу, что в кампании сего года выяснилось, что с маслом Нобеля «морское» опасно давать ход более 220 оборотов, так как уже с 210 оборотов все движущиеся части начинают нагреваться». (Рапорт Суд. Инж. Мех. э. м. «Финн» — командиру от 14 Июля 1911 года).

Этих трех отзывов судовых инж.-механиков с трех разного типа миноносцев, достаточно, чтобы определенно высказать мнение о масле Нобеля при употреблении его на миноносцах, а потому нет необходимости приводить массу отдельных отзывов, которые окончательно были резюмированы актом особой комиссии, назначенной приказом Нач. 1-й Минной Дивизии, в общем в следующем виде:

«Комиссия выяснила, что все миноносцы Дивизии в кампанию сего года, пользуясь в течении 3 месяцев исключительно вышеозначенным маслом (Нобеля «морское»), наблюдали:

1) При средних ходах натаскивается белый металл и замечается легкое нагревание подшипников.

2) При ходах больших 17 узлов пользоваться этим маслом совершенно невозможно, вследствие большого нагревания всех трущихся частей.

3) Расход масла при средних ходах повышенный, а при более 17 узл. почти вдвое превосходящий расход смешанного масла «Марин-Энжин-Ойль фирмы Эльриха в Риге».

Начальник минной Дивизии, препровождая этот акт Командующему Морскими Силами Балтийского Моря, замечает:

«Немогу не обратить внимания на тот факт, что в прошлом году миноносцы страдали от плохого качества белого металла в подшипниках. Ныне после долгих хлопот удалось получить металл завода «Вулкан» и все было бы благополучно, если бы не масло, которое опять таки не дает возможности развить полный ход. Таким образом Отдел Заготовлений умудряется из года в год, так или иначе, нарушать боевую готовность дивизии». (Рапорт Начальника минной дивизии Командующему Морскими Силами Балт.-моря от 14 Июня 1911 года № 3123).

Совершенно тот же результат дало и масло Вакуум Ойль и К° марки «*B. N.*» при употреблении его на судах обоих минных дивизий.

Не лучший результат получился при использовании обеих марок этих масел и на судах с механизмами более тяжелыми, как на крейсерах и броненосцах.

Отношение к этим маслам выразилось в целом ряде рапортов, между прочим командира и старшего инж.-мех. бр. кр. «Рюрик», выписки из коих ниже приводятся:

1) «На переходе крейсера Кронштадт — Любек — Ревель, совершенного 12 узловым ходом—было испытано смешанное масло *марки «морсков» Л. Нобель*, принятое от Ревельского порта... Последнее оказалось сильно отличающимся и в отрицательную сторону от Вакуум Ойль (Марин-Энжин № 1) как в отношении качества, так и количества. Расход в час Вакуум Ойль был 10—12 фунтов, а Нобеля 26—28 фунтов, при чем части, смазываемые маслом Нобеля, были значительно теплее частей, смазываемых маслом Вакуум-Ойль № 1, и если бы пришлось увеличить число оборотов машин, то возможно ожидать нагревание подшипников. Масло почти целиком выдавливается, что ведет к разогреванию подшипников. Для машин больших оно *совершенно не пригодно*». (Рапорт ст. суд. инж.-мех. бр. кр. «Рюрик» от 8 августа 1911 года за № 68).

2) «...До сих пор крейсер просимого масла (Вакуум-Ойль Марин-Энжин № 1) не получил и Кронштадтский порт, взамен необходимого, отпускает масло, хотя и фирмы Вакуум-Ойль, *но марки «R. N.»*, каковое масло закупоривает маслопроводы, образуя в них сгустки и способствуя разогреванию частей.

При больших скоростях оно без очевидного вреда машинам употребляемо быть не может. Имевшийся в незначительном количестве и приобретенный заграницею, запас Марин-Энжин № 1 в настоящее время израсходован, почему, не находя возможным пользоваться без порчи механизмов отпускаемым маслом *марки «R. N.»* и Нобеля марки *«морсков»*, доношу Вашему Превосходительству, что вверенный мне крейсер лишен возможности развивать скорость *большую 12 узлов...*» (Рапорт командира крейсера «Рюрик» от 29 августа 1911 года № 2678).

3) «В дополнение моего рапорта от 29 августа 1911 года за № 2678 представляю на благоусмотрение Вашего Превосходительства рапорт старшего судового инж.-мех. вверенного мне крейсера от 18 сентября за № 92, еще раз наглядно доказывающий непригодность и вред для судовых механизмов отпускаемого смазочного масла марки *«R. N.»* и доношу, что дальнейшее пользование этим материалом, равно прием его в снабжение крейсера, *нахожу недопустимым*». (Рапорт к-ра бр. кр. «Рюрик» от 19 Сентября 1911 года за № 2818).

Таково совершенно ясное положение вопроса о смазочных маслах в освещении лиц наиболее заинтересованных в этом деле.

Командование флотом, обеспокоенное таким положением дела, не могло не реагировать на него и заявило целый ряд протестов как Главному Хозяйственному Управлению, так и Морскому Министру.

Вследствие этих протестов была созвана, по приказу Морского Министра, особая комиссия по обследованию столь важного вопроса во всех подробностях.

ТАБЛИЦА № 17.

Расхода смешанного масла на эскадренном миноносце «Казанец» в кампанию 1911 года.

ПЕРЕХОДЫ	Число часов хода	Средняя скор.	Расх. масла в час.		Сорт и цена масла
			в фун.	на сумму	
Ревель—П. И. А. Ш-го	15¾	17,1	41,9	3 р. 92 к.	Бр. Нобель Морское по 3 р. 74 к.
П.И.А.Ш-го—Кронштт.	25	16,3	42,4	3 р. 96 к.	
П.И.А.Ш-го—Кронштт.	23	17.7	15,2	2 р. 56 к.	Эльрих-Марин Энжин-Экстра по 6 р. 50 к. п.
Ревель—Кронштт. с заходом в Биоркэ	11¾	17,3	19,3	3 р. 04 к.	а)
Кронштт. — Ревель	10	18	22	3 р. 56 к.	

а) За время перехода было 2 часа 22 узлового хода.

Результат действия этой комиссии изложен в весьма подробном акте, послужившем в дальнейшем основой для заготовки смазочных масел для флота.

Основные положения, выработанные комиссией для руководства, были в общем следующие:

1) При современном состоянии техники, когда появляются все время новые двигатели, в самом принципе не похожие на прежние, существовавшие до сих пор положения о снабжение флота только деревянным и минеральным машинными маслами являются не соответствующими времени.

2) Условия современной техники требуют, чтобы для флота заготовлялись следующие сорта смазочных материалов, всякий сорт должен быть высшего качества и удовлетворять каждый своему специальному назначению, а именно:

а) *Масло для наружной смазки паровых машин открытого типа.* Для данной цели наилучшим следует признать масло деревянное, но ввиду его дороговизны, а также заграничного происхождения, комиссия признает возможным без существенного ущерба делу, заменить это масло—маслом смешанным, которое почти наполовину дешевле деревянного.

Замену эту комиссия признает допустимой, при непременном условии, чтобы смешанное масло приобреталось лишь наилучших марок и только после всестороннего его испытания. С введением смешанных масел, чистое минеральное масло, как смазочный материал для машин открытого типа на боевых судах, должно быть совершенно исключено.

б) *Масло для паровых двигателей закрытого типа.* В данном случае смешанные масла не применимы, а требуются чисто минеральные масла высокого качества.

в) *Масло для смазывания цилиндров паровых машин.* Вопрос этот мало существенный для флота, так как цилиндровые масла расходуются лишь в самом незначительном количестве и существующие условия снабжения этим материалом изменения не требуют.

г) *Масло специально для смазки турбинных двигателей.*

д) *Масло специально для смазки двигателей внутреннего* сгорания.

е) *Масло для холодильных машин.*

Далее комиссия, рассмотрев все данные относительно оборудования заводов и качеств, изготовляемых ими, масел, а также результаты использования их на флоте, пришла к следующему заключению:

1) При заготовлении смазочных материалов первою и единственною задачею должно быть стремление дать флоту возможно лучшее масло, так как от этого зависит его боевая способность.

Соображения об экономии желательны, но лишь по стольку, по скольку они могут быть осуществимы не вредя главному положению.

Исходя из этого, заготовлению должны подлежать лишь наилучшие сорта смазочных масел.

Комиссия глубоко уверена, что заготовление наилучших сортов, независимо от их цены, окажется в тоже время наивыгоднейшим, как для флота, так и для казны.

Взгляд, что самое дешевое масло является и самым выгодным, совершенно ошибочен, и экономия, полученная при заготовке дешевого масла, не покроет и части расхода по ремонту машин, износившихся благодаря плохому маслу.

2) Допуская в принципе, что заготовка смазочных материалов по техническим условиям и конкуренции является самой желательной, комиссия признала, что в настоящее время *подобный способ безусловно* не выполним, так как не имеется никакой возможности поставить такие технические условия, которые гарантировали бы

доброкачественность смазочных материалов; неполные же технические условия, как показал опыт заготовки прошлого года, дали некоторым фирмам возможность понижать качества своих продуктов, приспособляясь лишь к требованиям условий, не заботясь о том, какие будут смазывающия способности этих продуктов.

Что же касается конкуренции, то таковая безусловно желательна, но правильной конкуренция будет только тогда, когда конкурировать будут между собою фирмы, ставящие на конкуренцию продукты, равноценные по качеству.

Как видно из предыдущего, выделка специальных сортов масел чрезвычайно сложна, представляет собою секрет той или иной фирмы, и единственным способом сравнения качеств смазочных материалов и оценки их достоинства является лабораторное испытание и правильно поставленное практическое испытание на судах.

3) Установив, что, существующие теперь технические условия не гарантируют качества масел, комиссия признала единственно возможным способом заготовки,—это производить заготовку масел по существующим торговым маркам и сортам того или другого завода.

Заводы должны гарантировать свои марки и, при всякой замеченной недобросовестности, должны по контрактам отвечать денежными штрафами, а если то будет найдено нужным, то и совершенно устраняться от всяких поставок для флота на будущее время.

Заводы должны гарантировать на известный срок, что поставленное ими масла не изменяются по своему составу, и в случае, если окажется противное, должны безпрекословно и безвозмездно заменить масло свежим.

Однако, раз вся ответственность за качество возлагается на заводы, поставившие масло, комиссия признает необходимым условием, чтобы масло хранилось и отпускалось на суда только в посуде и укупорке с пломбой завода, его изготовившего; всякие манипуляции с маслом в портах, как переливка в другую посуду, цистерны и прочее признаются недопустимыми.

На посуде с маслом должно быть обозначено: какого завода, марка, срок изготовления и для какой специальной цели масло назначено.

4) Раз какая нибудь из фирм, поставляя для флота масло хорошего качества, не пользуется исключительным своим положением, не понижает качества своего продукта и не повышает его цены вне зависимости от рыночных цен свежих продуктов, то для флота безусловно желательно, а для казны выгодно, как можно дольше пользоваться ее продуктами, потому что пользуясь, более продолжительное время одним сортом масла, личный состав флота близко знакомится с его свойствами и учится обращению с ним, почему расход его может быть понижен до минимума, а с введением нового сорта происходит ломка как в техническом так и в материальном отношении.

5. Затем комиссия избрала заводы и марки масел, для каждого из вышеуказанных назначений.

Эти основные положения дали флоту в последующие годы возможность отстаивать свои интересы и снабжение флота маслами стало на совершенно правильный путь.

Однако спокойствие длилось не долго, и при заготовке масел на 1914 год, благодаря выступлению разных конкурентов, вопрос перешел снова на почву экономическую и снова был выдвинут принцип заказа по техническим условиям.

Какие мелкие причины выдвигались в данном вопросе, как основания для перерешения установленного порядка, видно из того, что заявление при конкуренции одною из новых фирм цены на 10 копеек меньшей, по сравнению со стоимостью в 5 р. 15 к. масла лучшей из фирм—«Эльрих и К°», дало повод Главному Хозяйственному Управлению писать командующему флотом:

«Главное Хозяйственное Управление полагало бы, что при наличии неприкосновенного запаса смазочных масел и при том, в размере почти на годовую потребность, казалось бы, не должно быть каких либо опасений при получении Балтийским флотом, хотя бы некоторой части, *неизвестного ему масла, которое в случае непригодности его будет заменено надлежащим*». (Отношение Гл. Хоз. Упр. 19 Февр. 1914 г. за № 5345 Командующему Морскими силами Балт. флота).

Категорический протест Командующего Морскими Силами заставил уступить и на этот раз, но флот был предварен, что заготовка будущего 1915 года будет произведена по техническим условиям и по конкуренции.

Началась снова борьба, но начавшаяся война прекратила ее и оставила вопрос на время открытым.

Война и на этот раз оправдала флот, так как опыт ее разбил все доводы береговых учреждений.

Флот же пользовался во всю войну отличным смазочным маслом, несмотря на все затруднения, вообще связанные с войною, т. е. затруднения рынка, транспорта и т. п. обстоятельства.

Так как опытом выяснена периодичность возбуждения одних и тех же вопросов и необходимость флоту, время от времени, снова выступать в защиту своих интересов, то надо ожидать, что и вопрос о заготовке смазочных масел по конкуренции и техническим условиям вновь станет на очередь.

Ввиду изложенного, будет не лишним остановиться на этом деле еще немного, чтобы дать некоторую дополнительную основу для работы будущих деятелей флота и указать на чрезвычайно интересную работу Инж. Хим. Д-ра Ст. Береза, помещенную в польском техническом обозрении № 25 от 19 Июня 1913 г. под заглавием: «К вопросу о контролировании смазочных веществ».

Статья интересна тем, что она почти в точности проводит те идеи, которые выставляли представители флота с 1911 года,

высказываясь против технических условий, как основы для определения «смазочной» способности масел.

Отсылая непосредственно к этой статье, для ознакомления с деталями и рассуждениями автора, приводим в сжатой форме лишь основные выводы и положения ее.

1) Система исследования смазочных масел и известные нормы, характеризующие их признаки, установлены в свое *время для типичных продуктов перегонки нефти.* С того времени не только изменились методы производства масел, но и появляются все новые их виды, особого характера, для которых *раньше установленные обозначения не существенны.*

2) Установлено принимать во внимание прежде всего следующие обозначения, из которых делают выводы относительно технического достоинства смазочных масел:

а) удельный вес,

б) точка воспламенения,

в) вязкость,

г) кислотность, и

д) содержание посторонних, а в особенности смолистых веществ.

а) Удельный вес, сам по себе, *не производит абсолютно никакого влияния* на техническое достоинство масла.

б) Точка воспламенения является, несомненно важным показателем, независимо от остальных обозначений, при приобретении цилиндровых масел. *Совершенно иначе* с подшипниковыми маслами и *ошибочно было бы предполагать*, что достоинство их находится в какой либо зависимости от точки воспламенения.

Для подшипниковых масел точка воспламенения сама по себе лишена значения, *а для видов отличающихся от типичных продуктов, не может служить указанием даже в связи с другими обозначениями.*

3) Вязкость *совершенно не служит выражением смазоспособности.* Хотя одновременное возрастание вязкости и смазоспособности привело многих исследователей к мнению, что между обоими этими признаками имеется тесная связь и что первый является выражением второго, но едва ли можно на этом строить какую либо научную или техническую теорию, тем более что *сама сущность смазоспособности не объята какой либо теорией.* Некоторые соображения напротив приводят к выводам, что смазоспособность находится в обратном соотношении с вязкостью. Такая противоположность выводов происходит по той причине, что доказательство их не опирается на истинно научных основах, так как оно относится к области *молекулярной физики, относительно которой мы обладаем до сих пор еще очень небольшими сведениями.* Примерами шаткости выводов, основанных на вязкости, могут служить следующие фактические данные:

1) Смазоспособность газовой смолы чрезвычайно мала, не смотря на то, что ее вязкость значительно выше, чем всяких масел.

2) Смазоспособность 5% раствора мыла значительно выше чем минерального масла, обладающего в три раза большею вязкостью.

г) Элементарным условием, которому должны отвечать все без исключения смазочные масла, является нейтральность реакции. *Масла с кислотною реакцией должны быть безусловно изъяты из употребления.*

д) Понятие содержимости посторонних веществ в смазочных маслах совершенно условно и подвергается изменению *по мере производства новых видов.*

Обычно, при исследовании смазочных масел, квалифицируется в них, как посторонние вещества, смолистые субстанции. Эти смолистые вещества представляют из себя *чрезвычайно сложные соединения, которые до сих пор не удалось определить с достаточной точностью.*

Высокая температура при перегонке цилиндровых масел вызывает полемиризацию частей смолистых веществ, которые в этом состоянии приобретают свойства наилучших смазочных масел.

Точно также дошли до убеждения, что, не только посредством полемиризации, *но и иными путями, некоторые смолистые вещества делаются чрезвычайно смазоспособными.*

Поэтому то новые роды машинных масел содержат значительные количества смолистых веществ, повышающих их смазоспособность. Таким образом важно не само присутствие смолистых веществ, а их вид, т. е. содержатся ли они в масле *в виде увеличивающем или уменьшающем его смазоспособность.*

Так как определение этого представляет значительные затруднения, ввиду того, что, как выше указано, даже химический характер этих соединений еще не выяснен, целесообразнее пренебречь обозначением смолистых веществ, имеющих лишь *академическое значение*, а сделать практические *выводы только из непосредственного обозначения смазоспособности.*

Таким образом из сопоставления всех предыдущих соображений (*а, б, в, г, д*) вытекает, что следовало бы пренебречь некоторыми, до сих пор принятыми обозначениями, или, по крайней мере, не делать из них никаких непосредственных практических выводов, а наоборот, опираться лишь на следующих обозначениях для подшипниковых масел:

1) Непосредственная кислотность

2) Действительная смазоспособность.

Лабораторное определение действительной смазоспособности масел зависит от системы приборов, а потому результаты наблюдений различны. Разница эта имеет только второстепенное значение, так как не может быть и речи об *абсолютной* смазоспособности. Важно только, чтобы масла, имеющие одинаковое назначение, сравнивались в одинаковых условиях наблюдения.

Однако, было бы, быть может, своевременным, чтобы технические общества занялись специальным исследованием существующих

ныне приборов для непосредственного обозначения смазочности и выбором наиболее соответствующей системы приборов, для признания ее обязательной при сравнительных исследованиях.

Вот сущность статьи д—ра Ст. Береза и надо признать, что окончательный вывод его совершенно точно резюмирует воззрения флота на технические условия для смазочных масел и контролирование по ним качества этих последних.

В будущем, несомненно, мнение этого специалиста может оказать значительную помощь флоту.

Заготовка смазочных масел в течении войны протекла довольно удачно в отношении их качеств: с этой стороны не встречалось никаких затруднений.

Заводы, поставлявшие масла до войны, продолжали это дело также добросовестно и во все продолжение военных действий.

Встречались затруднения другого рода. Вследствии хода военных событий пришлось эвакуировать завод «Эльриха и К—°» из Риги в Нижний Новгород. Однако это обстоятельство только незначительно отозвалось на поставках и очень скоро завод стал готовить масла на новом месте и все относительно хорошо наладилось.

Значительно большие затруднения встретились при заготовке, необходимых для изготовления смешанных масел сырых, материалов, как например растительных масел, а также и серной кислоты, необходимой для очистки.

Военные обстоятельства чрезвычайно повысили потребность в серной кислоте для боевых целей, а потому получение ее для маслянных заводов стало очень затруднительным и требовало больших хлопот.

В тоже время, по какому то недоразумению, серный завод при заводе Эльриха, могший обезпечить по своей производительности всю потребность в серной кислоте всех маслообрабатывающих заводов, был передан при эвакуации Артиллерийскому Ведомству, а этим последним-конкуренту завода Эльриха—Нобелю.

Это обстоятельство сильно подорвало планомерность изготовления масел, но все же до конца войны флот не испытал недостатка в нужных ему марках смазочных веществ.

Однако этот случай указывает на то, что такие важные, с боевой точки зрения, заводы должны строиться в тылу, а если в целях экспорта их необходимо иметь в портовых городах, то они должны организовывать в тылу свои вполне оборудованные отделения.

Также необходимо этим заводам озаботиться в тылу запасами тех материалов, заготовка которых может встретить затруднение во время войны.

С другой стороны стойкость хороших сортов масел показала возможность иметь их в неприкосновенных запасах, без риска их порчи, в любом количестве.

В виду этого необходимо, для обеспечения снабжения флота

маслами, в военное время заготовить большие запасы таковых в тылу, откуда и снабжать ими передовые базы, а расход их пополнять с завода в тыл.

Осветив, по мере возможности, вопросы организации снабжения флота топливом и смазочными маслами за период времени с Русско-Японской войны до 1918 года, следует указать, что все благополучие флота в данном отношении и все достигнутые результаты добыты исключительно благодаря упорной и планомерной работе флота в мирное время.

Можно определенно сказать, что только упорством в отстаивании своих взглядов, флот достигнул того, что он имел во время войны материалы надлежащего качества и в таких количествах, которые обеспечивали ему в этом отношении полную оперативную свободу действий.

Часто острота постановки вопросов и трения в проведении их были так велики, что являлись сомнения в возможности отстоять свое положение, но в этом случае твердая уверенность Командования, что не сегодня-завтра должна вспыхнуть война, удваивала силы и необходимый успех достигался, несмотря на все затруднения.

Будь это иначе и флот был бы, вероятно, неоднократно поставлен в очень тяжелые условия при своей боевой деятельности.

Быть может, данные, изложенные выше, излишне полны и общая картина, благодаря этому, недостаточно рельефно и ясно представляет дело, но сложность и важность, подлежавших рассмотрению, вопросов побуждали вдаваться в некоторые подробности.

С другой стороны излишнее сокращение материала могло привести к недостаточному освещению вопросов.

Нам кажется даже, что, в целях более широкого использования опыта, надлежит некоторые документы сделать доступными для общаго пользования, напечатав их в особом сборнике матерьялов по разным отраслям морского дела, чтобы лица, которым придется работать в будущем, имели необходимый матерьял в более доступной форме, чем это можно дать здесь. Наличие такого сборника избавит в будущем многих от затраты труда на решение, быть может, тех вопросов, которые уже освещены в достаточной степени, тогда как этот труд мог бы быть использован на дальнейший прогресс и работу на пользу флота.

История изложенных вопросов, совокупность всех приведенных данных и достигнутые результаты дают возможность сделать следующие определенные выводы:

1) Решение вопросов о материалах, связанных с боевою готовностью флота, должно быть определенно поставлено вне зависимости от каких либо посторонних соображений. Финансовые соображения, поддержка промышленности, частные интересы—должны быть принесены в жертву одной идее — созданию действительной боевой готовности флота. Только действительная боевая подготовка флота может служить оправданием затраты государственных средств на флот.

2. Разрешение вопросов о роде и качестве материалов, с которыми связана боевая подготовка и готовность флота, должны быть предоставлены исключительно компетенции флота и изъяты из ведения береговых учреждений, являющихся только исполнителями заготовительных операций по определенным заданиям.

3. Вопрос о количестве расходных запасов должен находиться в полном соответствии с учебным планом боевой подготовки флота, а отнюдь не базироваться на каких либо условно-фиктивных данных.

4. Неприкосновенные запасы топлива и смазочных масел должны определятья не случайными и труднопредусматриваемыми вперед операциями, а находиться в соответствии с силами флота, обычными годовыми расходами и быть достаточными на 3—4 года мирной деятельности флота.

5. Базы флота, а особенно тыловыя, с мощными запасами топлива, должны быть оборудованны всеми современными средствами для разгрузки вагонов и погрузки угля и мазута на транспорта и боевые суда.

6. Подвижные базы, угольные и нефтяные транспорты, должны быть не случайно собранными пароходами и шхунами, а специально оборудованы для своего назначения. В мирное время они могут быть использованы как транспорта для доставки топлива и других материалов из заграницы.

Транспорты должны отвечать театру, т. е. их размеры должны позволять им проходить по всем фарватерам к береговым базам.

Оборудование транспортов, как угольных, так и нефтяных, должно позволять им подавать на суда скоро и удобно то наибольшее количество топлива, которое может принять данное судно, и без помощи какими либо средствами (током, паром, помпами и т. п.) со стороны снабжаемого корабля.

Порта базы должны быть снабжены большим количеством специально оборудованных угольных барж для подачи угля на рейд и на небольшие расстояния от баз.

7. В планах железнодорожного движения должны быть заранее предусмотрены маршрутные поезда дальнего сообщения от мест доставки топлива к тыловым базам, а также местные маршрутные поезда от тыловых баз к главным передовым.

В. Винтер

От Редакционной коллегии Морискома.

«Статья В. Новицкого—«Критический разбор плана операций на Балтийском море» помещается, ввиду значительного интереса ее содержания, в дискуссионом порядке. Редакционная Коллегия не считает еще пока, что она располагает всеми историческими материалами, могущими всесторонне и объективно осветить столь важный вопрос, как вопрос об оперативной готовности нашей морской силы к началу мировой войны. Тем не менее, научная важность исследования этого вопроса уже назрела и поэтому, выпуская работу В. Новицкого, редакционная Коллегия приглашает читателей к самому широкому и интенсивному обсуждению важнейших и интереснейших вопросов, затронутых автором».

Критический разбор плана операций на Балтийском море.

В основу подготовки Балтийского флота к войне был положен «План операций морских сил Балтийского моря на случай Европейской войны на 1914 год».

Из рассмотрения означенного плана можно прежде всего усмотреть ту задачу, которая ставилась этим силам.

«Основное задание плана операций для Балтийского моря сохраняет уже принятую формулировку: воспрепятствовать противнику проникнуть в восточную часть Финского залива, за меридиан о-ва Наргена, хотя бы временно, обеспечив мобилизацию сухопутных войск Петербургского военного округа, имеющих ближайшей задачей защиту столицы». [1])

Задача эта являлась в высшей степени ограниченной. Составители исследуемого плана операций заведомо ограничили ее, отказавшись от борьбы за господство в западной части Финского залива и в других заливах и водах Балтики и от возможной поддержки правого фланга наших армий с моря, несмотря на то, что подобное расширение задачи наших морских сил Балтийского моря должно было бы иметь чрезвычайно важное значение.

Повидимому, это ограничение задачи морских сил Балтийского моря последовало—по выражению самого плана:—«В виду совершенной невозможности учета тех сил, которые может выделить германский флот для операций на Балтийском театре» [2]) и сделанного из этого обстоятельства вывода, что «следует рассчитывать на силы подавляющие наш Балтийский флот, и признать невозможность в текущем году каких либо операций в открытом море» [3]).

По той же причине, рассматривая план операций, мы видим, что «положенная в основание оперативного плана 1912—1913 гг. идея постановки минного поля между Кальбодагрундом и N-ой оконечностью о-ва Наргэн, защищаемого всеми наличными силами нашего флота, развертываемого на центральной и фланговой шхерной позициях, сохраняется и на 1914 год» [4]).

Таким образом, мы видим, что составители плана операций морских сил Балтийского моря, отказавшись от учета сил, которые мог выделить германский флот для операций на Балтийском театре, признали однако, что нашим морским силам на этом театре придется иметь дело с подавляющими силами противника и вследствие этого с одной стороны признали невозможность активных операций в открытом море, а с другой—в основу своего плана

---

[1]) Д. Архива № 11489 стр. 4.
[2]) *ibidem.*
[3]) *ibidem.*
[4]) *ibidem.*

положили оборону восточной части Финского залива на позиции на линии Кальбодагрунд—Наргэн.

Посмотрим сначала насколько была основательна предпосылка составителей плана, касающаяся несоразмерности сил противника с нашими морскими силами Балтийского моря, а затем установим в какой степени правильно было ограничение оперативной зоны наших сил, про каковое находим в плане операций следующее: «Состав наших сил определяет ограниченную оперативную зону в Финском заливе между меридианами Свеаборга и острова Оденсхольм, приблизительно ограничивающего с запада район фланго-шхерной позиции. В силу таковой обстановки исключаются операции в Моонзунде и в Або-Оландском шхерном районе, кроме ограниченного частного минирования и заграждения некоторых фарватеров и уничтожения навигационных знаков» [1]).

Рассматривая только силы Германии и России на море перед войной, приходится признать, что морские силы обоих этих великих держав являлись несоизмеримыми, и, как принимали в своей предпосылке составители плана операций, в случае войны с Германией нашему флоту на Балтийском море предстояло иметь дело с подавляющими силами германского флота. Однако, при существовавшей до великой войны общей военно-политической обстановке в Европе изолированное вооруженное столкновение обоих поименованных великих держав представлялось совершенно невероятным. В самом деле, более или менее значительная общность военно-политических интересов вызвала в конце XIX и начале XX столетий образование в Европе целого ряда военно-политических комбинаций причем и Россия, и Германская империя входили в состав такого рода комбинаций. При наличии подобной обстановки приходилось учитывать, что в случае вооруженного столкновения между Россией и Германией эти великие державы будут поддержаны с одной стороны Францией, а с другой Австро-Венгрией, для которых борьба соответственно с Германией и с Россией представлялась при наличии русско-германского столкновения случаем, которого они не могли упустить. В меньшей степени представлялось несомненным выступление Италии, на которую немцы, учитывая отсутствие для нее особых интересов в борьбе с Россией и даже с Францией, расчитывали значительно меньше, чем на Австро-Венгрию, хотя Италия и входила в состав тройственного союза. Но если характер интересов делал сомнительным участие Италии в войне, несмотря на формальное состояние ее в союзе с Германией и Австро-Венгрией, то характер интересов некоторых других держав, во главе с Англией, наоборот, заставлял предполагать, что хотя они и не входили в основные союзы, на которые разделилась Европа, но что тем не менее они примут участие в борьбе для достижения прежде всего своих целей.

Таким образом составителям плана операций, учитывавшим,

---

[1]) Д. Архива № 11489 стр. 5.

несомненно, и общую военно-политическую обстановку, необходимо было рассчитывать на борьбу с Германией не *tête à tête*, а в составе известных военно политических комбинаций. Задача определения состава последних представляла при существовавшей обстановке сравнительно немного затруднений, по крайней мере в основных чертах, а возможные основные комбинации были слишком немногочисленны, чтобы их нельзя было предусмотреть в виде вариантов плана операций.

Прежде всего представлялось совершенно несомненным участие в борьбе между Германией и Россией также и Австро-Венгрии на стороне Германии, и Франции на стороне России. Это положение было на столько несомненным, что планы операций военно-сухопутных сил России разрабатывались, исходя из этой основной комбинации и военных конвенций, связывавших участников двойственного союза. Таким образом и для флота необходимо было прежде всего считаться с участием в войне Франции и французского флота, а уже одно это в значительной мере колебало несомненность и беспорность основной предпосылки плана операций наших морских сил Балтийского моря в отношении оценки сил, с которыми им предстояло иметь дело и сосредоточение противником на Балтийском морском театре подавляющих сил должно было учитываться как возможное, но не как несомненное.

В самом деле, учитывая, что у германского флота было бы в случае войны с двойственным союзом два противника — французский и русский флоты, учитывая, что в случае подобной войны, по всем имевшимся данным, надлежало ожидать прежде всего удара Германии в сторону Франции, учитывая также, что при подобной обстановке, сосредоточивая свои силы в первую очередь против Франции, Германия имела серьезнейшие основания и для сосредоточения против Франции, как против сильнейшего на море противника, своих военно-морских сил и, наконец, учитывая, что направляя свои морские силы против Франции, Германия могла надеяться на вступление в борьбу Италии, обширная береговая линия которой и только что приобретенные колониальные владения на южном берегу Средиземного моря, должны были удерживать королевство от вступления в борьбу главным образом из за господства французского флота на море — составители плана операций нашего флота на Балтийском море не имели права считать несомненным, что в случае Европейской войны в 1914 году германский флот главное свое внимание и свои силы обратит на удар в сторону Финского залива. Не исключая и этой последней возможности, они не должны были забывать о том, что это только возможность.

В то же время, учитывая высокие качества германского командования, составители плана не имели никаких оснований допускать, что находясь лицом к лицу с двумя противниками германское командование не сосредоточит своих усилий против одного из них, как того требует военное искусство, а разбросает свои силы, ибо

только в случае такой разброски противником своих сил, совершенно неправильной и опасной, наше командование могло расчитывать на подавляющие силы противника в Балтике и в случае обращения главных сил такового против Франции. Но на расчете на неправильные действия противника можно самое большее основывать варианты плана операций, но никак не основной и единственный план, как это было в разбираемом случае. (Мы не считаем вариантов на зимний и летний периоды, так как по идее план не менялся).

Таким образом, составители плана операций не имели права пренебрегать возможностью, что германское командование в случае войны с двойственным союзом сосредоточит свои силы и в том числе морские силы против Франции, выделив в Балтику только силы необходимые для возможности успешной обороны, то есть не подавляющие, по сравнению с нашими морскими силами в Балтийском море и следовательно совершенно не исключающие для нас возможности ведения активных операций в открытом море.

Эта возможность становилась еще более вероятной, допуская предположения, что России придется бороться с Германией в составе не только двойственного союза, но и тройственного согласия, то есть вместе с Англией. Выступление Англии в войну представлялось в такой степени возможным, что в течении ряда лет, предшествовавших войне, вся политическая и военная печать была главным образом занята вопросом о позиции Англии в случае Европейской войны. И если желание Англии сохранить формальную независимость в области внешней политики трактовалось одними как знак намерения британского правительства сохранить нейтралитет в назревшей борьбе двойственного и тройственного союзов, то другие, учитывая жизненные интересы Британской империи, ее исторические традиции и стремления, не придавали значения тому обстоятельству, что англо-франко-русская военно-политическая комбинация носила наименование согласия, а не союза и, полагая, что суть вопроса кроется не в формах и письменных обязательствах, а в соответствии интересов, не сомневались в том, что в случае войны на континенте Англия вмешается в борьбу.

При наличии подобной обстановки составители плана не имели никакого основания столь решительно и определенно пренебрегать возможностью вмешательства в Европейскую войну Великобритании. Между тем, в случае вмешательства последней представлялось почти несомненным сосредоточение внимания и почти всех сил германского флота в Северном море и, в результате, отсутствие в Балтийском море подавляющих сил германского флота, наличие которых совершенно произвольно, и ошибочно было положено в основу всего плана операций наших морских сил Балтийского моря.

Несомненно, что составители плана, составляя план операций на Балтийском театре и исходя из обратной предпосылки, сделали бы не менее серьезную ошибку, так как при существовавшей обстановке вопрос о вмешательстве Англии в войну и в особенности

о сроке этого вмешательства являлся вопросом не получившим еще определенного разрешения, почему и надлежало бы при составлении плана операций учесть обе основных возможности, то есть борьбу в Балтике при вмешательстве Англии и при сохранении ею своего нейтралитета или правильнее при наличии в Балтике подавляющих морских сил противника и при отсутствии такого превосходства на стороне Германии.

Таким образом, разбирая план операций наших морских сил в Балтийском море с теоретической точки зрения мы прежде всего должны установить крупнейшую основную ошибку, допущенную составителями плана, в виде составления лишь одного варианта плана операций при наличии обстановки слишком неопределенной, чтобы можно было ограничиться одним вариантом.

Положив в основание плана операций предпосылку о подавляющих силах противника, с которыми предстояло иметь дело нашему флоту, составители плана столь же произвольно сделали вывод, что подавляющее превосходство сил противника создает «невозможность в текущем году каких либо операций в открытом море» [1]) и в соответствии с этим определили для наших сил «ограниченную оперативную зону в Финском заливе между меридианами Свеаборга и острова Оденсхольм, приблизительно ограничивающего с запада район флангово-шхерной позиции» [2]) и сделали вывод, что «в силу такой обстановки исключаются операции в Моонзунде и в Або-Оландском шхерном районе, кроме ограниченного частного минирования и заграждения некоторых фарватеров и уничтожения навигационных знаков» [3]).

Признание невозможными операций в открытом море, отказ от такого рода операций и даже от какой бы то ни было подготовки для возможности хотя бы в будущем, в случае благоприятного изменения обстановки, начать операции в открытом море, ограничение оперативной зоны слишком узкими рамками, все это в большей или меньшей степени свидетельствует, что составители плана операций не были проникнуты в должной мере духом активности, слишком определенно придерживались идеи пассивной обороны.

Учитывая предвзятую идею составителей плана операций о подавляющих силах противника в Балтике, можно предположить, что отказ от операций в открытом море и от подготовки к ним явился следствием другой столь же предвзятой идеи, что противник, используя свое подавляющее превосходство в силах, начнет войну в Балтийском море энергичным ударом на Петроград.

Только наличием подобной предвзятой идеи можно, по нашему мнению, объяснить взгляд составителей плана на невозможность активных операций в открытом море. В самом деле, только при начале подавляющими силами противника решительных операций

---

[1]) Д. Архива 11489 ст 4.
[2]) *ibidem* ст. 5.
[3]) *ibidem*.

в самом начале войны слабейший в силах флот утрачивает возможность расчитывать на время и возможные случайности и оказывается вынужденным сосредоточить все свое внимание на отбитии наносимых ударов. В самом деле, при отсутствии подобной предвзятой идеи о неизбежности немедленного и энергичного натиска подавляющих сил противника, не дающих ни мгновения передышки и неотступно, по пятам, преследующих наши силы,— составители плана должны были предусмотреть возможность разного рода благоприятных изменений обстановки и случайностей и подготовка еще в мирное время возможно — благоприятной обстановки для перехода, при удачном стечении обстоятельств, к операциям в открытом море представлялась для них совершенно необходимой, а отказ от такой подготовки—грубо ошибочным.

Таким образом составители плана операций наших морских сил в Балтийском море не только совершенно произвольно приняли за основание наличие в Балтике подавляющих сил германского флота, но, повидимому, столь же произвольно и в тоже время ошибочно положили в основу своих стратегических соображений немедленное начало противником решительного наступления и отказались вследствие этого от подготовки каких бы то ни было активных операций наших морских сил в открытом море вне крайне ограниченной оперативной зоны.

Единственно правильным и целесообразным при возможности, а не только неизбежности появления в Финском заливе подавляющих сил противника следует признать создание позиции и постановку заграждения на линии Кальбодагрунд—Наргэн. Эта мера принята составителями плана в полном соответствии с обстановкой и так как она наиболее соответствовала выполнению поставленной морским силам Балтийского флота задачи и состоянию этих сил в 1914 году, то следует признать, что составители плана произвольно допустив присутствие в Балтийском море подавляющих сил противника и, повидимому, столь же произвольно предположив, что силы противника, подавляющие по величине наши силы, начнут борьбу энергичным и сильным ударом, нацеленным вглубь Финского залива, совершенно правильно наметили основную идею плана операции. Эта основная идея, а именно «идея постановки минного поля между Кальбодагрундом и N-ой оконечностью о-ва Наргэн, защищаемого всеми наличными силами нашего флота, развертываемого на центральной и фланговой шхерной позициях» [1]) действительно вполне соответствовала обстановке и план операций морских сил Балтийского моря на случай Европейской войны в 1914 г. в этом отношении являлся правильным и приемлемым, но только, подчеркиваем, как один из двух по меньшей мере основных вариантов этого плана. (Был возможен и желателен, если не необходим, и третий вариант, предусматривавший возможность

---

[1]) Д. Архива № 11489 стр. 4.

выступления Швеции и касающийся главным образом операций в Ботническом заливе).

Столь же соответствовала и общем поставленной себе составителями плана задаче и основная идея стратегического развертывания Балтийского флота, намечая которую составители плана стремились: «При намерении противника проникнуть в восточную часть Финского залива к О-ту от меридиана Поркалауда или острова Наргэн, создать для неприятельских сил положение необходимости предварительно уничтожить или форсировать минное поле, выставляемое между Кальбодагрундом и о-вом Наргэн. Все наличные силы Балтийского флота защищают выставленное поле от попыток со стороны противника его уничтожить или ослабить, а в случае форсирования вступают с прорывающимся неприятелем в решительный бой» [1]) и которая вылилась в следующем виде: «Главные силы... по окончании мобилизации сосредоточиваются на центральной позиции, имея базирование на Ревель».

2-ая мин. дивизия и отряд канонерских лодок сосредоточиваются на фланговой шхерной позиции, имея базирование на Свеаборг [2]).

Таким образом в основе план операций был приемлем, как вариант, предусматривающий наличие подавляющих сил противника в Балтийском море.

Однако правильные начала, положенные в основу плана операций, составленного на случай Европейской войны в 1914 году, не проникают во все детали, даже весьма важные этого плана и в последних необходимо отметить целый ряд весьма важных и значительных недочетов.

Прежде всего нельзя не отметить того обстоятельства, что составители плана, кладя в основу последнего постановку главного минного заграждения на линии Кальбодагрунд — о-в Наргэн, предполагая, повидимому, начало военных действий противником в виде сильного удара, нацеленного на Петербург и наносимого подавляющими силами противника и учитывая совершенно исключительное значение своевременной постановки минного заграждения, уделили в плане операций слишком мало внимания мерам, направленным к обеспечению своевременной, в случае необходимости, постановке главного заграждения.

Эти меры имели, однако, слишком важное значение, чтобы ими можно было пренебрегать, а возможность успешного и своевременного проведения их в жизнь в значительной мере была связана с подготовкою мирного времени, чтобы оттягивать их всестороннее обсуждение и подготовку их выполнения до того момента, когда вопрос о проведении этих мер в жизнь будет поставлен на очередь естественным развитием событий.

Между тем эти меры в плане операций не были предусмотрены почти совсем.

---

[1]) Д. Архива № 11489 стр. 5.
[2]) *ibidem.*

В самом деле, возможность своевременной постановки минного заграждения зависила:

а) от своевременности решения приступить к постановке главного заграждения;

б) от быстроты, с какой могла начаться операция постановки по получении соответствующего распоряжения;

в) от технического оборудования и тренировки личного состава, влияющих на быстроту выполнения самой постановки;

г) от быстроты появления неприятельского флота на позиции.

Труднее всего было обеспечить своевременность решения, а следовательно и приказания поставить главное заграждение. С одной стороны вопрос о постановке заграждения весьма легко, на практике, мог стать на очередь до начала, — вернее до объявления войны, с другой—то или другое решение этого вопроса было сопряжено с весьма важными последствиями, было связано с риском в той или другой форме.

Вот как формулирована эта мысль в докладе Морского Министра плана кампании 1912 г.:

«Если заграждение это будет поставлено слишком рано и военные действия не произойдут, то не только нарушится на долгое время мореплавание по Финскому заливу, но и будет израсходован наличный запас мин, возобновить который в быстрый срок не удастся.

С другой стороны, если постановка заграждения запоздает выполнением, то противник сможет появиться на позиции ранее наших заградителей и тем самым недопустит постановки, а значит поставит наш флот в безвыходное положение.

Таким образом, постановка минного заграждения на главной оборонительной позиции флота, нося характер бесповоротного начала военных действий, может не совпасть с началом мобилизации и для своего выполнения потребует отдельного повеления» [1]).

К этой формулировке надо еще добавить, что преждевременная постановка заведомо обнаружила-бы основную идею нашего плана операций в Балтийском море и, что имеет еще большее значение— указание на зависимость особого повеления от поведения морских сил противника. В самом деле, при мало мальски натянутых отношениях с Германией появление подавляющих сил германского флота вблизи устья Финского залива должно было бы явиться для нас безусловно угрожающим, так как в этом случае флот противника мог бы появиться на позиции ранее окончания операции постановки минного заграждения. В виду этого уже самое движение подавляющих сил противника по направлению к Финскому заливу должно было создать необходимость незамедлительной постановки заграждения.

При подобных условиях естественно заключить, что самое серьезное внимание составителей плана должно было быть обращено

---

[1]) П. В. Гельмерсен „О плане кампании" 1920 г. стр. 22.

на организацию разведки. Ни на мгновение не упускать из виду неприятельский флот—должно было сделаться основной задачей в этой области. И только удачное решение этой задачи могло разрешить вопрос об обеспечении своевременности постановки главного минного заграждения на позиции Кальбодагрунд — Наргэн.

В этой области величайшее значение должна была иметь рационально и целесообразно организованная тайная разведка. Однако, организуя таковую нельзя было забывать и об организации соответствующей разведки средствами флота. Только рационально организовав разведочную службу, только создав для нее необходимые средства,—можно было бы расчитывать, что распоряжение о постановке главного заграждения будет отдано и сама постановка закончена до появления на позиции главных сил неприятельского флота, оперирующего в Балтийском море.

При недостаточности в составе флота судов, пригодных для разведки, составители плана должны были предусмотреть способы устранения весьма опасных недочетов в этой области и прежде всего принять во внимание возможность использования для разведочных целей судов коммерческого флота и яхт, предусмотрев способ своевременного получения и изготовления этих судов для несения разведочной службы.

Наконец необходимо признать, что в области подготовки к скорейшему началу, по получении соответствующего распоряжения, постановки главного заграждения составители плана приняли все зависящие от них меры, обеспечив главным образом соответствующую дислокацию наших заградителей.

Что касается технической готовности к возможно быстрой постановке самого заграждения и подготовленности личного состава, то учебные планы морских сил Балтийского моря говорят, что на эту область обучения обращалось должное внимание.

Мы заведомо не упоминаем о прикрытии нашим флотом операции постановки главного заграждения. При слабости наших морских сил в Балтийском море и исходя из предположения, что им предстояло иметь дело с подавляющими силами противника, в каковом предположении составлялся план операций, хотя и не считая такого предположения правильным, мы должны признать, что опущение указаний на прикрытие постановки заграждения более или менее значительными силами, являлось со стороны составителей плана вполне последовательным.

Однако, отказываясь от прикрытия постановки заграждения сколько либо значительными силами составители плана должны были тем большее внимание уделить обеспечению своевременности постановки заграждения до появления на позиции главных сил неприятельского флота и неполнота плана в этом отношении приобретала тем большее значение.

Вторым и весьма значительным недочетом плана операций наших морских сил Балтийского моря следует признать полнейшую

несогласованность плана операций морских сил с оперативными предположениями и планами военного ведомства.

Этот недочет плана операций приобретал особое значение в виду того обстоятельства, что основная задача, поставленная нашему Балтийскому флоту сводилась к обеспечению «мобилизации сухопутных войск Петербургского военного округа, имеющих ближайшей задачей защиту столицы» [1]).

В самом деле, трудно сомневаться, что высшее командование военно-сухопутными силами с своей стороны принимало меры к обеспечению безопасности мобилизации войск Петербургского военного округа и что согласованная работа в этой области армии и флота представлялась существенно необходимой.

В военном ведомстве еще задолго до войны сознали необходимость установления необходимого согласования оперативных предположений армии и флота. По крайней мере, как это видно из справки об установлении единства оперативных соображений военного и морского ведомств за 1906—1912 гг. подписанной вице-адмиралом Ливеном и начальником I оперативной части Морского Генерального Штаба старшим лейтенантом Альтфатером, датированной 20 июля 1912 г. «14-го июня 1910 г. Начальник Генерального Штаба генерал-лейтенант Гернгросс обратился с письмом к Начальнику Морского Генерального Штаба с ходатайством сообщить в копии высочайше утвержденные основания для планов операций флота на различных морях. Вместе с сим добавлял, что все указания армиям, разработанные Главным Управлением Генерального Штаба будут препровождены в копии Начальнику Морского Генерального Штаба немедленно по удостоении их Высочайшими одобрениями.

На это письмо Начальник Морского Генерального Штаба вице-адмирал Эбергардт приказал ничего не сообщать Начальнику Генерального Штаба впредь до получения оперативных соображений от Главного Управления Генерального Штаба.

Однако, таковых соображений и указаний ни в 1910, ни в 1911, ни в 1912 гг. от сухопутного Генерального Штаба получено не было, почему и со стороны Морского Генерального Штаба в тоже время ничего сообщено не было» [2]).

Эта справка в высшей степени наглядно рисует положение дела. Приказания, подобные данному вице-адмиралом Эбергардт, слишком характерны, чтобы нуждаться в комментариях.

Вот наглядный пример, каковы были следствия такой несогласованности: 4 июля 1912 г. рапортом за № 347 начальник первой оперативной части Морского Генерального Штаба старший лейтенант Альтфатер доложил Начальнику названного Штаба, что все оперативные соображения и расчеты, касающиеся стратегического

---

[1]) Д. Архива № 11489 стр. 4.
[2]) Д. Архива № 188 стр. 222.

развертывания Балтийского флота и его боевых задач имеют в основе своей высочайшее одобрение, но вместе с сим неизвестно, поскольку они являются согласованными с теми задачами, которые возложены на сухопутную армию по обороне государства в случае возникновения Европейской войны.

Между тем необходимость полного согласования оперативных соображений морского и военного ведомств в вопросах государственной обороны представляется первостепенно важной; в настоящее же время положение этого дела является в значительной мере неправильным. С одной стороны, морское министерство имеет разработанный им и утвержденный государем императором план операций, в согласии с которым ведется и вся подготовка флота в мирное время, с другой же стороны, поскольку то вероятно, военное министерство имеет также свой план стратегического развертывания армии, в согласии с которым идет развитие сухопутных вооруженных сил и их подготовка мирного времени.

В результате, морское министерство не знает, что будет делать военное в случае войны и наоборот. Можно даже допустить возможность, правда маловероятную, что план подготовки и развития морских сил идет в разрез с таковым же сил сухопутных». Что может быть показательнее подобного документа? [1]).

Такие выражения, как «поскольку то вероятно», в отношении вопроса о наличии у армии своего плана стратегического развертывания или допускаемая, хотя и маловероятная возможность, что «план подготовки и развития морских сил идет в разрез с таковым же сил сухопутных» в высшей степени характерны и показательны.

Поэтому когда мы в плане операций морских сил Балтийского моря читаем простое указание, «что касается сухопутной силы, то развертывание последней в районе операций флота отнесено на северном берегу Финского залива к Выборгу и Новой Киркс, а на южном—к Красному Селу, с авангардными частями в Нарве» [2]) то мы не можем удивляться отсутствию более подробных сведений по столь важному вопросу и явной несогласованности стратегического развертывания армии и флота в районе Финского залива и его побережий.

Затем в плане операций морских сил мы читаем:

«Осенью 1914 г. должны выйти в капитальный ремонт линейные корабли «Слава» и «Цесаревич», утратившие и теперь большую часть боевого значения.

Два крейсера типа «Адмирал Макаров» потребуют к осени довольно серьезного ремонта котельных установок.

Но самым серьезным положением является у нас состояние минных судов, как надводных, так и подводных. Этот род оружия,

---

[1]) Д. Арх. № 188 стр. 234.
[2]) Д. Архива № 11489 стр. 3.

не возобновляемый постройкой в течение 9 лет, выслуживает последние сроки боевого значения, а в большей части почти совсем его утратил» [1]).

Наконец, в не менее тяжелом состоянии находилось и базирование наших морских сил Балтийского моря.

Вот что находим мы по этому вопросу в плане операций:

«Базирование флота остается в том же, совершенно не отвечающем самым ограниченным требованиям, положении.

Оперативные требования вынуждают морские силы базироваться на Свеаборг и Ревель, причем оба эти порта в 1914 году остаются в том же состоянии как и ранее, т. е. не могут обслуживать даже и те бригады, которые в них находятся.

Важнейшим недостатком оперативных баз Балтийского флота является их слабая защита, и даже полное отсутствие фортификационных сооружений, неимение дока, погрузочных приспособлений и плавучих средств для быстрой мобилизации, и в частности для снабжения судов топливом» [2]).

Приводя эти данные отметим только, что чем слабее фортификационная защита, тем необходимее живая сила. Между тем при почти полной беззащитности Ревеля и Гельсингфорса, отмеченной составителями плана, живая сила армии, что также, как мы видели, было ими отмечено, развертывалась у Выборга, Новой Кирки, Красного Села и Нарвы. И составители плана отметив и то, и другое, не сделали из этого необходимого вывода о ненормальности такого положения.

Таким образом разбирая план операций наших морских сил Балтийского моря мы должны признать:

1) Что означенный план предусматривал лишь частный случай, а потому должен был бы явиться только одним из вариантов. При отсутствии же других вариантов он не обезпечивал нашей готовности к войне в Балтике.

2) Что как вариант этот план по своей основной идее мог быть признан более или менее удовлетворительным.

3) Что в деталях, и притом весьма важных, этот план был совершенно не разработан или разработан в значительной мере ошибочно, наконец, 4) что в виду всего вышеизложенного он совершенно не удовлетворял своему назначению и не мог считаться обезпечивающим готовность флота к войне.

Рассмотрев теоретически качества плана операций, разсмотрим, как вылился этот план операций на практике. Посмотрим, как недочеты и ошибки плана операции отразились на ходе военных действий.

Прежде всего, как стало ясным в первые же дни войны,

---

[1]) Д. Арх. № 11489 стр. 2.
[2]) Д. Арх. № 11489 стр. 3.

поведение противника оказалось совершенно иным, чем предполагали составители плана.

Германия не начала военных операций решительным ударом на Петербург, как ожидали составители плана. Затем вмешалась Англия и стало совершенно ясным, что тот вариант плана операций, который был составлен и положен в основу всей подготовки к войне наших морских сил Балтийского моря, не был тем, который оказался необходимым в действительности.

В результате, в рапорте Командующего флотом Балтийского моря Главнокомандующему VI армией и Балтийским флотом от 18 сентября 1914 г., 19/к. о. мы читаем:

«В предписании Главнокомандующего VI армией и Балтийским флотом Командующему флотом Балтийского моря от 18 июля с. г. за № 1, предлагается руководствоваться высочайше одобренным 17 июля 1912 г. планом операций морских сил Балтийского моря на случай Европейской войны».

«Этот план, разработанный Штабом Командующего Морскими Силами, имел в основании совершенно определенную политическую и стратегическую обстановку, в которой участие Англии на нашей стороне не предполагалось, почему германский флот имел возможность развить свои операции в Балтийском море в полной мере, чем исключалось всякое активное выступление нашего флота.

Участие Англии в настоящей войне и почти 2-х месячный период в течение которого германский флот не предпринимал никаких активных операций против нашего флота, совершенно изменили стратегическую обстановку на театре Балтийского моря и дали возможность расширить оперативную зону нашего флота, выдвинув ее за пределы Финского залива и, укрепив Моонзунд, развить операции в Рижском заливе» [1]).

В рапорте же Начальника Штаба Главнокомандующего VI армией Начальнику Штаба при Верховном Главнокомандующем от 31-го августа 1914 г. за № 168, между прочим говорится: «Выяснив достаточно определенно за первый месяц войны отсутствие намерений у противника начать операции в Финском заливе и желая обеспечить насколько возможно западную часть залива, командующий флотом решил изменить развертывание минных судов и подводных лодок, вынеся их базы к устью залива. Действительно, оперативный план, имел в виду борьбу с подавляющими силами германского флота, совершенно определенно предвидел границу оперативной зоны нашего флота, ограниченной с веста приблизительно меридианом Оденсхольма или Лапвика, т. е. флангом подготовленной шхерной позиции. [2]).

Исследуя приводимые отрывки мы видим, что:

1) Само командование флотом признало, что план операций

---

[1]) д. Арх. № 7010, стр. 18.
[2]) д. Арх. № 70 стр. 11.

морских сил Балтийского моря, утвержденный 17-го июля 1912 г., был составлен в предвидении совершенно определенной политической и стратегической обстановки, характеризуемой: а) тем, что участие Англии на нашей стороне не предполагалось и б) тем, что предстояла борьба с подавляющими силами противника и, наконец, до известной степени, в) тем, что противник должен был по предположению составителей плана, начать борьбу решительными операциями в Финском заливе.

2) Само командование флотом признало: а) что предположенная совершенно определенная политическая и стратегическая обстановка в отношении Англии и ее в лучшем случае нейтралитета, не соответствовала действительности и Англия выступила против Германии, б) что выступление Англии связало свободу действий германского флота, в) что противник не обнаружил намерения начать активные операции в Финском заливе, г) что план операций, в частности стратегического развертывания нашего флота оказался не отвечающим создавшейся обстановке, равно как не соответствовала ей и намеченная оперативная зона, д) что потребовалось изменить стратегическое развертывание, расширить оперативную зону и изменить план операций.

Вот в этом случае и в этот момент сказалось, как грубо ошибочно и недопустимо легкомысленно было ограничиться в Балтийском море лишь одним планом операций, предусматривавшим лишь одну возможную, быть может даже, по мнению составителей плана, наиболее вероятную обстановку, а не разработать по меньшей мере двух вариантов плана (один, когда соотношение сил и активность противника исключает для нас возможность активных действий и другой—для случая, когда наш флот имеет возможность развить активные операции). А отсутствие второго варианта сказалось очень и очень чувствительно в том, что когда первый, имевшийся, вариант оказался не отвечающим обстановке, сложившейся в действительности, наш флот внезапно оказался без плана операций, неподготовленным к борьбе в изменившихся условиях, вынужденным к ней готовится в порядке импровизации.

В результате уже во время войны пришлось начать изучать новую оперативную зону, обследовать фарватеры, укреплять позиции (Моонзунд, Або-Оланд и т. п.), импровизировать базы и наконец разрабатывать планы активных операций и готовить для них необходимые средства.

Все это в совокупности слишком показательно для нашей действительной неготовности к войне. Мы не будем повторять, что и при сочувственном нейтралитете Англии германцы, по нашему мнению, могли столь же легко сосредоточить свои силы против Франции, а не России, что вмешательство в войну Англии было слишком вероятным, чтобы возможность его можно было исключать и т. п. Все это мы указали выше.

Предостережем только против критики плана первоначального стратегического развертывания наших морских сил в Балтике.

Эта часть плана операций, несмотря на то, что план операций в целом оказался совершенно несоответствующим обстановке должна быть признана составленной правильно. В самом деле, считаясь с необходимостью прежде всего безопасности, выполнения операции первоначального стратегического развертывания, составители плана операций, при решении вопроса о районе, первоначального стратегического развертывания наших морских сил, должны были учесть наименее благоприятную обстановку, т. е. начало военных действий решительным ударом морских сил противника нацеленным в восточную часть Финского залива, как они в действительности и поступили. Но разработав лишь один вариант плана операций, составители плана предусмотрели только первоначалное развертывание наших морских сил в Балтике, не предусмотрев возможности переноса как района развертывания морских сил, так и оперативной зоны нашего флота к западу и не подготовив такой перенос. В этом заключается основная неправильность плана операций морских сил в Балтийском море в случае Европейской войны.

Вообще, не только с точки зрения первоначального развертывания, но и по основной идее план операции, рассматриваемый как вариант, должен быть признан вполне удовлетворительным. Однако, этого совершенно нельзя сказать о деталях, даже наиболее значительных плана операций.

Основным вопросом, с каким приходилось иметь дело, по плану операций, в первые же дни вооруженной борьбы был, как мы видели, вопрос о постановке главного минного заграждения на центральной позиции. Своевременное и успешное выполнение этой операции в значительной степени должно было предопределить исход дальнейшей борьбы за обладание восточной частью Финского залива и подступами к Петербургу. Между тем этот вопрос далеко не являлся легко разрешимым. Особенно осложняло его то обстоятельство, что даже в период весьма значительной натянутости политических отношений необходимо было до самого последнего момента воздержаться от постановки заграждения, а с другой — опоздание в этом вопросе являлось совершенно недопустимым.

Для возможности постановки минного заграждения в последний момент, но в тоже время без риска опоздать, необходимо было, как мы уже отмечали, ни на одно мгновение не упускать из виду в период натянутых отношений германский флот.

Посмотрим, на основании документов, в какой степени это требование было удовлетворено на практике.

Прежде всего главным источником сведений в разбираемом вопросе должна была явиться правильно организованная и искусно руководимая и используемая тайная разведка.

И вот, переходя к документам, мы видим:

В сношении Начальника Морского Генерального Штаба адресованном Командующему Морскими Силами Балтийского моря от 13-го июля за № 3/0 имеется следующее указание о деятельности нашей тайной разведки:

«Сведения тайной разведки в Германии пока имеются лишь 10 дней назад—все было спокойно. О новых сведениях срочно запрошены агенты и эти сведения немедленно будут сообщены вам» [1]).

Хороша агентура, если при наличии общей военно-политической обстановки, имевшей место в Европе в начале европейского кризиса, Морской Генеральный Штаб был вынужден запрашивать своих агентов.

В сношении адмирала Русина адресованном адмиралу Эссену, датированном следующим числом, за № 6/0, сообщается, что: «В последних германских газетах каких либо указаний на большое движение флота не содержится; от наших агентов нет никаких сведений о передвижении германского флота [2]).

Таким образом Морскому Генеральному Штабу и 14-го июля не удается получить от своих агентов сведений по наиболее важному и интересующему флот вопросу и приходится довольствоваться газетными данными, по существу не имеющими почти никакой цены.

При таких условиях, когда тайная разведка не давала никаких сведений, особенно важное значение приобретала надлежащая организация разведочной и дозорной службы.

Начальник Оперативного отделения Штаба Командующего Флотом Балтийского моря в письме от 21-го июля, адресованном капитану 2-го ранга Альтфатеру, состоявшему при Штабе Главнокомандующего VI армии, пишет: «Мы совершенно лишены сведений о противнике. Разведке нашей цена 0. Она ничего путного не дает. Точно также командующий не имеет даже политической ориентировки, а насколько она важна поясню примером. Мы не знаем начала ли войну Англия и поскольку связан германский флот английским» [3]).

Как можно усмотреть из изложенного, Командование Балтийским флотом не только не получало необходимых сведений от разведки, но даже было лишено политической ориентировки.

Впрочем, это последнее обстоятельство легко может быть объяснено отсутствием серьезной ориентировки в Петрограде.

В самом деле, 17-го июля, например, Начальник Морского Генерального Штаба телеграфирует Командующему Морскими Силами Балтийского моря за № 493.

«По полученным достаточно достоверным сведениям 12-го сего июля между Германией и Швецией заключено соглашение. Поэтому Швецию надлежит считать нашим вероятным противником» [4]).

В весьма секретном письме Начальника Морского Генерального Штаба адмиралу Эссену, датированном следующим числом и посланном «Для личного сведения», Начальник Морского Генерального

---

[1]) Д. Арх. № 7183 стр. 3.
[2]) Д. Арх. № 7183 стр. 13.
[3]) Д. Арх. № 7183 стр. 121.
[4]) Д. Арх. № 7183 стр. 48.

Штаба высказывает взгляд, что политическое положение за истекшие сутки «значительно улучшилось», шансы на мир значительно возросли т. к. Германия «повидимому» «рассчитывала на нашу уступчивость, почему с своей стороны была несговорчива и поддерживала Австрию. Увидав же, что мы не шутим, и серьез мобилизуемся, дрогнула пошла на разговоры. У меня сложилось впечатление, что Германия воевать не хочет и политическое спокойствие восстановится, хотя конечно будут впереди еще крайне острые моменты переговоров» [1]).

Подобные сообщения, естественно, не являлись той определенной, точной и самое главное соответствующей действительности ориентировкой в общей политической обстановке, которая необходима была флоту, не подготовленному, к использованию какой бы то ни было обстановки, отличной от той, которая была положена в основу его плана операций и всей подготовки к войне в Балтийском море.

Возвращаясь собственно к разведке, приведем выдержку из сношения Командующего флотом с Начальником Морского Генерального Штаба от 23-го июля: «Страдаем отсутствием сведений где и что делает германский флот, тоже и шведский, также вероятный противник... Не имеем быстроходных судов для разведки. Один «Новик», но и тот без нефти—одно горе» [2]).

Таким образом Командование Балтийским флотом оказалось совершенно лишенным сведений о возможном и уже выяснившемся противнике. Конечно этот факт прежде всего свидетельствует о несоответствующей организации тайной разведки, о которой адмирал Эссен в только что цитированном сношении пишет: «Очень прошу организоват негласную разведку в широких размерах, а то мы слепы и из за этого является излишняя нервность, жгем зря уголь и не имеем отдыха» [3]).

Однако, если организация тайной разведки являлась главным образом задачей Морского Генерального Штаба, то жалоба на недостаток или вернее отсутствие нефти для единственного быстроходного разведчика говорит о неготовности к войне в области, в значительной степени находившейся в ведении командования флотом. И когда Эссен 16-го июля пишет Русину: «Страдаем от недостатка воды. Водолеев не хватает. Нельзя-ли в Петербурге приобрести какую нибуд подходящую баржу... Необходимо организовать скорейшую доставку нефти для Новика. Жжет много, а запасов в портах нет. В Лапвике угля мало» [4]), то невольно приходит в голову, что все это должно было бы быть предусмотрено и организовано заранее, а не накануне открытия военных действий.

---

[1]) Сборник № 1 Военно-Морск. комиссии по обследованию и использованию опыта войны 1914—18 г. г. на море стр. 27.

[2]) 5. Арх. № 7183 стр. 171.

[3]) 5. Арх. № 7183 стр. 172.

[4]) Д. Арх. № 7183 стр. 28.

что все это весьма и весьма важные дефекты в нашей подготовке к войне на Балтийском море.

Ни Морской Генеральный Штаб, ни Командование Морскими Силами Балтийского моря не предусмотрели своевременно необходимости усиления разведочных средств флота приспособленными для целей разведки коммерческими судами и других мер, могущих повысить действительность нашей разведочной службы на Балтийском море.

Только 13-14 июля 1914 года, в связи с возникшим кризисом, Командующий Морскими Силами и Начальник Морского Генерального Штаба начинают обсуждат некоторые меры в этом направлении и между прочим организацию разведки при посредстве приспособленных для ведения ее пароходов и искать подходящие пароходы.

13-го июля Начальник Морского Генерального Штаба №—ом 3/0 сообщает Командующему Морскими Силами Балтийского моря, что «Министр разрешил зафрахтоват пароходы для разведки; я поручил это дело капитану 1-го ранга Пилкину, который даст сегодня более или менее определенный ответ. Сейчас в Петербурге имеется лишь один пароход с беспроволочным телеграфом-германский «Принц Эйтель-Фридрих», он не годится; поэтому поручил Пилкину поискат вообще пароходы (английские, норвежские или французские), пригодные для разведки, на коих можно бы было установить радиостанции из числа готовых. Подробно сообщу по этому вопросу дополнительно» [1]), а № 4/0 дополнительно сообщает, что предположено использовать для целей разведки пароходы Восточно-Азиатского общества, что «сейчас неизвестно сколько из них находится в наших портах, но все наличные будут зафрахтованы» [2]).

Несомненно, что все подобные меры только тогда целесообразны, когда подготовлены заранее, когда определенно известно, если не какие именно, то каких типов и чьи суда в какое время и где поступят в распоряжение флота; когда все приспособления, необходимые для использования этих судов по новому назначению подготовлены и определенно известно яьим распоряжением, в каком месте и какими средствами производится их оборудование и снабжение; наконец, когда точно также всесторонне предусмотрен вопрос об их укомплектовании личным составом. Мы не говорим уже о том, что сама оперативная сторона их службы должна быть всесторонне предусмотрено, в плане операций. При отсутствии же указанных данных и при организации всего дела без всякой подготовки в мирное время, а в порядке импровизации, очень трудно рассчитывать на успех.

В еще большей степени, конечно нуждались в предварительном серьезнейшем и всестороннем рассмотрении и самой тщательной

[1]) Д. Арх. № 7183 стр. 4.
[2]) Д. Арх. № 7183 стр. 5.

подготовке еще в мирное время такие меры, как проэктированная адмиралом Эссеном в самый критический момент посылка офицеров на судах, ходящих в Германию, не без основания встретившая критическое к себе отношение со стороны Начальника Морского Генерального Штаба, признавшего ее «очень трудно осуществимой», по следующим соображениям, высказанным в сношении адмирала Русина от 13-го июля за № 3/0: «пароходов таких мало и результат едва-ли может получиться удовлетворительный, так как немцы наших офицеров захватят, что может даже создать нежелательное осложнение. Полагаю однако возможным установить связь через капитанов комерческих судов, ходящих в Германию; конечно, больших результатов от этого ждать нельзя, но все же в этом направлении мною принимаются меры»[1]).

В этом случае с адмиралом Русиным можно согласиться. Организовывать подробную разведку при отсутствии заблаговременной подготовки и очень трудно, и почти бесполезно; так как она не успеет уже дать сколько либо ценных результатов.

Впрочем, это касается не только разведки, но даже просто сторожевой и контрольной службы в своих водах. Так Начальник Штаба Эссена в письме от 17-го июля писал: «У нас в Гельсингфорсе ощущается страшный недостаток в плавучих средствах всякого рода, главным образом в буксирах. Страшно неопределенно положение о передаче нам таможенных пароходиков, а без подобных судов мы как без рук, некому следить в шхерах за навигацией. Миноносцы требуют отдыха на день, а этому препятствует служба по наблюдению за внутренними фарватерами в течении дня. Шныряет между тем много немецких яхт парусных и моторных без телеграфа и с искровым телеграфом»[2]).

При подобной организации или вернее при подобном отсутствии организации военно-морского контроля в собственных водах можно ли было думать о рационально и широко организованной разведке в водах противника при отсутствии плана, средств и какой бы то ни было подготовки мирного времени.

Одна сплошная импровизация.

При отсутствии доверия к разведке и, при ее неорганизованности, которая несомненно не могла являться тайной для Морского Генерального Штаба и Командования Балтийским флотом, а также при существовавшей на Балтийском море стратегической обстановке, особо важное значение должны были иметь активные операции, направленные к замедлению операций возможного противника и к устранению даже возможности появления его в районе главной позиции ранее, чем главное заграждение будет совершенно закончено постановкой.

Мы уже отмечали, что составители плана операций морских сил Балтийского моря на случай Европейской войны слишком

---

[1]) Д. Арх. № 7183 стр. 4.
[2]) 5. Арх. № 7177 стр. 51.

узко посмотрели на свою задачу и наметив основную идею плана операций и важнейшей, бесспорно, операции, совершенно пренебрегли операциями, хотя также имеющими весьма важное значение, но не могущими выдержать сравнения в этой области с основной и важнейшей.

Однако, необходимость некоторых активных операций с особой наглядностью почувствовалась в исследуемые нами июльские дни 1914 года. И вот, 14-го указанного июля, Начальник Штаба Командующего Морскими Силами Балтийского моря сношением за № 2/к.о. сообщил Начальнику Морского Генерального Штаба о желательности послать в подходящий момент коммерческий пароход «ко входу в Кильскую бухту, где и забросать выход, вернее поставить мористее выхода минную, банку а затем затопить его тут же поблизости» [1]).

Отвечая на это сношение Начальник Морского Генерального Штаба 15-го июля сообщил Командующему Морскими Силами Балтийского моря, что, по его мнению: «операция эта едва-ли может дать хорошие результаты, ибо, несомненно, у германцев будут приняты все меры охраны Кильской бухты» [2]).

Между тем как раз в тот же день Командующий Морскими Силами Балтийского моря в сношении на имя Начальника Морского Генерального Штаба сам возвращается к этому плану: «Мне пришла мысль о возможности в нужную минуту заграждения входа в Кильскую бухту минами, конечно при условии, что война будет неизбежна, так как такое действие само по себе может сделаться *casus belli*. Для этой цели следует организовать такого рода экспедицию: приобрести самый обыкновенный грузовик для которого следует изготовить подложные заграничные бумаги. Пароход по уши загружается лесом, а внутри устраиваются помещения для мин заграждения... ночью подойдя ко входу в Киль выбрасывает свои мины и уходит в Вельт... Подобрать командира и команду будет не трудно, всякий охотно пойдет на такую авантюру» [3]).

Действительно, операция, проектировавшуюся таким образом и при наличии существовавшей в то время обстановки, Командование Морскими Силами Балтийского моря только и могло назвать авантюрой и предпринимаемой в наименее благоприятных условиях полнейшей импровизации, а не подготовленной и продуманной операцией. Все необходимо было искать, импровизировать, начиная от парохода и подложных заграничных бумаг и кончая командиром и командой. При этом, не сомневаясь в значительном количестве желающих предпринять подобную операцию, мы не считаем столь простым и легким нахождение не только желающего, но и подготовленного для выполнения подобной операции командира.

---

[1]) Д. Арх. № 7183 стр. 8.
[2]) Д. Арх. стр. 7183 стр. 18.
[3]) Д. Арх. № 7183 стр. 19.

Поэтому в данном случае мы вполне разделяем пессимистическую точку зрения Начальника Морского Генерального Штаба на возможность успешной организации и конечного успеха подобной экспедиции. Конечно, если бы подобная операция была бы задумана, всесторонне разработана и подготовлена еще в мирное время, тогда имелись бы более или менее значительные шансы на успех. Но при составлении плана операций об этом не думали. В результате правильная по идее мысль Командования нашими морскими силами Балтийского моря о желательности активных операций для возможной задержки операций германского флота, нацеленных в восточную часть Финского Залива, только благодаря тому, что она не возникла своевременно, в мирное время и не была предусмотрена в плане операций, не смогла уже в военное время дать тех результатов, на которые можно было бы рассчитывать при других условиях.

Между тем операции в этом направлении дали бы широкий выход духу активности и инициативы при составлении плана операций.

Таким образом Командующему Морскими Силами Балтийского моря, при вступлении в командование флотом, пришлось с одной стороны убедиться в полной неудовлетворительности разведки, а с другой в невозможности задержать противника в его движении к главной позиции операциями непредусмотренными, а потому и неподготовленными в мирное время.

При наличии подобной обстановки адмирал Эссен все свои усилия направил к тому, чтобы не опоздать поставить главное заграждение на центральной позиции.

Как мы уже видели, Морской Министр в свое время испрашивал указание о постановке главного заграждения по особому повелению. В самом же начале кризиса вопрос «об определении момента постановки главного минного заграждения» был подвергнут 12-го июля, среди других вопросов, обсуждению совещания, имевшего место в Красном Селе под председательством Николая II и в результате этого совещания было постановлено: «Постановку главного заграждения выполнить по особому повелению, теперь же иметь все в полной готовности и зорко следить за всем».

Об этом постановлении Командующий Морскими Силами был осведомлен Начальником Морского Генерального Штаба в тот же день сношением за № 1/0 [1]).

Однако, под влиянием весьма быстрого развития политических событий, Морской Генеральный Штаб уже 14-го июля испрашивал повеления Командующему Морскими силами Балтийского моря: «выполнить постановку главного минного заграждения в случае обстоятельств явно угрожающих, не выжидая особого на сие повеления», мотивируя это тем, что своевременная постановка отрядом заградителей главного минного заграждения на центральной

Д. Арх. № 7183 стр. 2.

Ревель-Порккалаудской позиции является важнейшей операцией плана операций Балтийского флота на случай Европейской войны [1]).

Со своей стороны адмирал Эссен также в значительной мере тревожился создавшимся положением.

15-го июля он высказывает опасение и предупреждает Начальника Морского Генерального Штаба: «Есть опасения не продвинулась ли германская эскадра на Готланд (Есть на севере бухта вроде нашего Тагалахт). Разведка пароходами может это обнаружить... Во всяком случае присутствие германского флота столь близко может быть для нас гибельно, так как не успеем поставить заграждение» [2]).

17-го июля адмирал Эссен, в связи с развитием событий, телеграфирует Морскому Министру: «Считаю необходимым теперь же поставить заграждение» [3]).

18-го июля, считая положение критическим, Командующий флотом срочно телеграфирует Морскому Министру: «Прошу сообщить о политическом положении. Если не получу ответа сегодня ночью, утром поставлю заграждение» [4]) и в тот же день получает телеграмму Главнокомандующего за № 1: «Разрешено поставить главное заграждение» [5]).

Повидимому, это разрешение в значительной мере явилось результатом «справки» капитана 2-го ранга Альтфатера от 18-го того же июля, в которой между прочим сказано следующее: «почти весь германский флот мобилизуется в Киле и может выйти в море утром 17-го сего июля (ранний срок); считая, что эскадренный ход германского флота может быть принят, с достаточною точностью, в 16 узлов, расстояние от Киля до центральной позиции, равное 600 миль, может быть пройдено в $37^1/_2$ часов; следовательно, если германский флот войдет из Киля утром 17-го июля, то к полдню 18-го июля он войдет в Финский залив и через 4 часа может быть у позиции. Имея в виду, что для постановки главного минного заграждения необходимо около 6 часов, то для уверенности в своевременной постановке заграждения безусловно необходимо выполнить эту операцию немедленно, для чего необходимо срочно послать распоряжение Командующему Морскими Силами Балтийского моря».

Основанием для заключения о мобилизации германского флота в Киле послужила телеграмма военно-морского агента в Копенгагене старшего лейтенанта Безкровного о том, что: «16-го вечером в Киле находилось 6 дредноутов, 6 броненосцев, 1 крейсер дредноут, 10 легких крейсеров, 14 миноносцев, все корабли грузят уголь и провиант» [6]).

---

[1]) Д. Арх. № 7183 стр. 7.
[2]) Д. Арх. № 7183 стр 20.
[3]) Д. Арх. № 7183 стр. 44.
[4]) Д. Арх. № 7183 стр. 58.
[5]) Д. Арх. № 7183 стр. 59.
[6]) Д. Арх. № 7183 стр. 64.

Заграждение было поставлено.

О поставленном заграждении флаг-капитан по оперативной части 21 июля писал капитану 2 ранга Альтфатеру: «Командующий приказал, чтобы нигде не смели ставить ни одной мины, без его ведома. Помилуйте ведь и так от них не продохнешь у нас на центральной позиции. Мы здесь соорудили нечто умопомрачительное. Экономическое развитие побережий Финского залива и его портов будет остановлено на несколько лет [1])».

В это время Начальник Морского Генерального Штаба в весьма секретном письме Командующему флотом от 18-го июля писал: «У меня сложилось впечатление, что Германия воевать не хочет и политическое спокойствие восстановится, хотя конечно будут впереди еще крайне острые моменты переговоров. Считал бы возможным ограничиться поставленным уже минным заграждением и больше уже не ставить, а даже, пользуясь днями штилей понемногу и осторожно исподволь поднимать мины, хотя в отношении мин еще рано об этом говорить [2])».

Однако оптимизм Начальника Морского Генерального Штаба не разделялся другими старшими начальниками и в период, который главным образом объемлется нашей работой, мы многократно видим общее и вполне определенное стремление усиливать нашу позицию в Финском заливе постановкою минных заграждений, так что Командующему флотом пришлось призывать и настаивать, чтобы «нигде не смели ставить ни одной мины без его ведома [3])».

Уже 16-го июля Главный Командир Кронштадтского порта адмирал Вирен сообщает, что: «Комендант крепости сообщил мне, что по приказанию Главнокомандующего он приказал ставить некоторые мины (неопасные для судов) и просил меня прислать офицера для выработки правил прохождения... Где и сколько мин поставлено мне неизвестно и Комендант крепости не дает плана адмиралу Эссен, который пока не знает, где они поставлены [4])».

19 Июля Начальник Штаба Главнокомандующего генерал—лейтенант Гулевич телеграфировал адмиралу Эссен: «Главнокомандующий находит своевременным приступить к заграждению Биорке».

На эту телеграмму Эссен ответил 20-го июля телеграммой: «До выяснения результата боя на центральной позиции считаю вредным ставить заграждение в тылу [5])».

И одновременно писал Альтфатеру: «Доложите Главнокомандующему: прошу в Биорке и вообще в тылу позиции не ставить ни одной мины без моего ведома, надобности нет [6])».

Тут более, чем наглядно, сказываются результаты несогласованности еще в мирное время взглядов и действий в области

[1]) Д. Арх. № 7183 стр. 122.
[2]) *ibidem.*
[3]) *ibidem.*
[4]) Д. Арх. № 7183 стр. 70.
[5]) Д. Арх. № 7183 стр. 82.
[6]) Д. Арх. № 7183 стр. 84.

подготовки к войне старших военно-морских начальников и таковых же военных. Однако, это, тем не менее, только частный вопрос. Несогласованность же взглядов, проникая во все отрасли и детали подготовки неизменно давала и неизбежно должна была дать соответствующие результаты.

Прежде всего сказалась эта несогласованность взглядов и подготовки армии и флота в области первоначального стратегического развертывания.

При составлении плана операций морских сил Балтийского моря, составители означенного плана, как мы видели признали вполне естественным и нормальным ограничиться в плане одной отметкой о том, что военно-сухопутные силы развертываются на северном берегу Финского залива у Выборга и Новой Кирки, а на южном—у Красного Села с авангардными частями в Нарве [1]), в то время как развертывание флота было вынесено на запад на линию Ревель—Гельсингфорс.

Но как только начала чувствоваться близость войны и невольно пришлось посмотреть серьезнее на вопросы связанные с военной готовностью, этот вопрос стал на очередь.

12-го Июля на заседании в Красном Селе под председательством Государя, Морской Министр доложил нижеследующую записку составленную 11-го июля совместно с Командующим Морскими Силами: «...7) о сосредоточении 23 пехотной дивизии в Ревеле и 1-й финляндской стрелковой бригады к Гельсингфорсу» [2]).

16-го Июля телеграммой за № 125 Комендант Морской Крепости Императора Петра Великого сообщил Начальнику Морского Генерального Штаба, что: «По мобилизации 23 дивизия действует по плану 1910 года занимает берег Балтийского моря, оставляя в Ревеле недостаточную часть для охранения баз складов. Прошу оставить 3 полка в Ревеле» [3]).

20-го Июля Командующий Балтийским флотом телеграфировал Главнокомандующему: «Ввиду ухода пограничной стражи с о—ва Эзель и нахождения там весьма важной авиационной станции морского министерства прошу об оставлении там находящихся частей пограничной стражи, сосредоточив их в Кильконде с подчинением начальнику воздушного района [4]).

На следующий день адмирал Эссен писал капитану 2-го ранга Альтфатеру: «Очень вас прошу теперь воздействовать на сухопутную часть дабы она двинула нам на поддержку значительные силы. Мы оборудовали свою позицию, но ее фланги у сухопутных особенно правый и если они там ничего не будут иметь, то удержаться нам будет трудно» [5]).

---

[1]) Д. Арх. № 11489 стр. 2.
[2]) Д. № 7183 стр. 1.
[3]) Д. Арх. № 7183 стр. 34.
[4]) Д. Арх № 7183 стр. 81.
[5]) Д. Арх. № 7183 стр. 122.

Чтобы правильно оценить все эти телеграммы и сношения, необходимо учесть:

1) Что все те потребности, для срочного удовлетворения которых делались все вышеуказанные сношения и посылались телеграммы, могли быть предусмотрены заранее и введены в план операций морских сил Балтийского моря на случай Европейской войны.

2) Что некоторые из этих телеграмм возбуждали вопросы, которые для пользы дела необходимо было предусмотреть и урегулировать заранее, как, например, вопрос о подчинении частей пограничной стражи на о-ве Эзель начальнику воздушного района.

3) Что возбуждение всех этих вопросов в период мобилизации и выполнения стратегического развертывания и постановка таких требований, как о выдвинутии на поддержку флота значительных сил (сухопутных), об оставлении в Ревеле 28-й пехотной дивизии и т. п. явно показало, что высшее командование нашими морскими силами совершенно не считалось с тем, что эти запоздавшие требования в значительной степени, в случае их удовлетворения, сбивали план стратегического развертывания армии и не могли не отразиться на перевозках как мобилизационных так и первоначального стратегического развертывания.

4) Что задачей Морских Сил Балтийского моря было обезпечение безопасности (т. е. планомерности и порядка) мобилизации армии.

5) Что при подобной постановке задачи нашим Морским Силам Балтийского моря командование имя могло не сомневаться при своевременном возбуждении вышеуказанных вопросов, в самом широком содействии со стороны армии, и, наконец,

6) Что следовательно все эти вопросы должны были быть возбуждены не в период мобилизации и стратегического развертывания, а заблаговременно.

Учтя же вышеизложенное, нам кажется естественным придти к выводу, что в этой области (согласования действий армии и флота) план операций совершенно не отвечал самым скромным требованиям. Необходимость в момент мобилизации и стратегического развертывания вносит в соответствующие планы коррективы, вызванная причинами вполне могущими быть учтенными заранее, является наиболее ярким и полным показателем неготовности к войне. И когда, уже 21-го июля Начальник Оперативного Отделения Штаба в письме капитану 2-го ранга Альтфатеру, пишет о том, что: «Надо согласовать в стратегическом отношении развертывание флота с 22-м корпусом [1])»—странно читать столь не своевременное признание, вышедшее из под руки человека, непосредственно стоявшего у оперативного дела и не сознавшего, что время для согласования уже прошло, что наступило время исправлять

[1]) Д. Арх. № 7183 стр. 121.

ошибки допущенные в стратегическом развертывании каковые по заключению Мольтке, имеют столь серьезное значение, «что едва ли могут быть исправлены в течении кампании».

Несогласованность подготовки военно-сухопутных и военно-морских сил с значительной наглядностью проявлялась и в других областях.

Так, в сношении Начальника Морского Генерального Штаба адресованном Командующему Морскими Силами Балтийского моря от 15-го июля 1914 года за № 7/0, адмирал Русин просит: «послать офицеров в Кронштадтскую крепость и на форты Ино и Красную Горку.., ибо на батареях этих нет офицеров, могущих распознать наши суда от неприятельских [1])».

Эще раньше, а именно 15-го июля Начальник Штаба Главнокомандующего телеграфировал Начальнику Морского Генерального Штаба за № 2708:

«Комендант Выборгской крепости доносит о невозможности выполнения для него организации брандвахтенной и наблюдательной службы ввиду отсутствия в его распоряжении военных судов.

В 1904 году согласно распоряжения Главного Морского Штаба в распоряжение Коменданта Выборгской крепости было назначено 5 миноносцев и пароход «Славянка» для несения наблюдательной службы.

По приказанию Главнокомандующего ходатгайствую:

1) О назначении в распоряжение коменданта Выборгской крепости хотя бы 2-х военных судов;

2) О командировании в его же распоряжение одного офицера флота с опознательными сигналами для сношения с флотом.

Сверх того прошу о сообщении сделанных распоряжений, касающихся до выставления минных заграждений в преливе Бпорке зунд, которое выставляется распоряжением Морскго Ведомства» [2]).

Наконец, чтобы дополнить общую картину нашей неготовности мы процитируем еще несколько выборок из переписки, имеющейся в делах Комиссии по исследованию и использованию опыта войны 1914-1918 г, г., не вдаваясь в детальные их коментарии и считая, что по большей части приводимые нами цитаты слишком наглядно говорят сами за себя.

Прежде всего большой интерес представляет переписка старших морских начальников в первые дни европейского кризиса и войны.

12-го июля 1914 года Начальник Морского Генерального Штаба пишет Командующему Морскими Силами Балтийского моря за № 1/0; «Военное положение в крепости Императора Петра Великого повидимому можнг будет объявить с объявлением мобилизации Балтийского флота» [3]).

---

[1]) Д. Арх № 7183 стр. 18.
[2]) Д. Арх. № 7177 стр. 22.
[3]) Д. Арх. № 7183 стр. 3.

Как характерно звучит это «повидимому» в вопросе, который несомненно мог бы быть всесторонне рассмотрен и разрешен еще в мирное время. Как характерна для нашей неготовности к войне эта необходимость обсуждения и разрешения в последний момент вопросов, которые должны были быть предусмотрены и разрешены заблаговременно.

Что отмеченный нами факт не является случайностью показывает вопрос, возбужденный означенным старшим Начальником в его следующем сношении с Командующим Морскими Силами Балтийского моря от того же 12-го июля за № 2/О, в котором мы читаем: «Слушатели старшего класса Академии пойдут в Морской Генеральный Штаб; благоволите указать поименно, кого из них желательно вам оставить в своем распоряжении [1]).

Командующий Морскими Силами Балтийского моря также вынужден уделять внимание этому вопросу, что видно из его сношения, адресованного Начальнику Морского Генерального Штаба от 16-го июля, когда европейский кризис развернулся почти во всем своем объеме и значении: «Протестую против назначения офицеров академиков Балтийского флота в Черное море, т. к. у нас каждый офицер дорог» [2]).

Как характерно это распределение офицеров уже в момент кризиса. Как характерен приводимый «протест» адмирала Эссена по вопросу, по которому, несомненно, заблаговременно уже должно было быть достигнуто определенное соглашение и принято определенное решение. Как все это далеко от полной готовности к войне, при наличии которой в указанный момент начала выполнения всесторонне продуманных и подготовленных операций все выполняется почти автоматически.

Просматривая дальнейшую переписку, мы еще более убеждаемся в отсутствии этой готовности в деталях подготовки к войне подобно тому, как раньше мы установили почти полное отсутствие готовности в области оперативных предположений.

В сношении адмирала Русина на имя адмирала Эссена от 13 того же июля за № 3/О, мы читаем: «В ответ на телеграмму № 396 посылаю при сем германский сигнальный свод. Он в единственном экземпляре, поэтому было бы очень желательно, если бы Вы нашли возможным размножить его в потребном для Вас числе, а подлинник возвратить в Морской Генеральный Штаб, чтобы всегда был под руками первоисточник» [1]).

Весьма сомнительной представляется нам своевременность рассмотрение вопроса о размножении свода тогда, когда уже нельзя терять ни минуты. Столь же, если не более, сомнительна правильность возложения работы по размножению свода на Командование Морскими Силами Балтийского моря с теми ограниченными

---

[1]) Д. Арх. № 7183 стр. 3.
[2]) Д. Арх. № 7183 стр. 40.
[3]) Д. Арх. № 7183 стр. 3.

средствами, которые находились в распоряжении означенного Командования и при том в такой момент.

В отношении адмирала Русина на имя адмирала Эссена от 13-го же июля за № 4/0 ставится еще более странный и и неожиданный вопрос: «Благоволите сообщить срочно, куда находите необходимым направлять коммерческие суда идущие из С. Петербурга, Нарвы и вообще восточных портов, в случае постановки главного заграждения» [1]).

Представляется слишком ясным, что этот вопрос безусловно должен был быть предусмотрен и решен вполне определенно еще в мирное время. Тогда же должны были быть разработаны и все необходимые инструкции, объявления и распоряжения по сему делу.

В следующем сношении от 16-го июля за № 8/0 адмирал Русин пишет Командующему Морскими Силами Балтийского моря: «О передаче ледоколов... написано письмо Министру Торговли и Промышленности»... «Об уничтожении радио-станций Руно, Ревель и Либава написано Министру Внутренних Дел»... «Благоволите срочно прислать таблицу позывных судов Балтийского флота» [2]).

Это сношение в высшей степени характерно. Всюду пишется, всюду делаются сношения, отовсюду требуются сведения, всюду чувствуется стремление распоряжениями и сношениями восполнить недочеты подготовки. В результате, масса совершенно лишних, при нормальных условиях, сношений, писем, телеграмм и тому подобное. И все срочно, весьма срочно, секретно, совершенно секретно и т. д.

Не даром уже 16-го июля адмирал Эссен в письме Начальнику Морского Генерального Штаба просит последнего: «Обуздать учреждения Морского Министерства в присылке шифрованных телеграмм, особенно по радио, чтобы не занимать воздух. Мы завалены телеграммами, как с запада, так и с востока и флаг-офицеры не справляются с шифрованием и расшифрованием. Из-за этого многие весьма важные телеграммы могут задерживаться. Между тем, например, присылают весьма пространные телеграммы, шифруя запятые и внося слова совершенно не нужные, вроде благоволите и т. д. Это занимает много времени. Наконец присылают совершенно не нужные телеграммы, например, извещение о закрытии фарватеров, которые закрыты моим распоряжением» [3]).

Как показательны например телеграммы:

17-го июля адмирал Русин сообщает Командиру порта Императора Александра III: «Ничего не уничтожайте и не разрушайте» [4]) и ответ на эту телеграмму: «По мобилизации для закупорки и уничтожения порта я должен ожидать телеграммы Генмора» [5]).

---

[1]) Д. Арх. № 7183 стр. 5.
[2]) Д. Арх. № 7183 стр. 33.
[3]) Д. Арх. № 7183 стр. 27.
[4]) Д. Арх. № 7183 стр. 61.
[5]) Д. Арх. № 7183 стр. 52.

P. S. Разбирая критически работу старших морских начальников и высших штабов по основному документу определяющему стратегически готовность к войне—плану операций автор не касается собственно готовности к войне флота как такового. Высокая тактическая подготовка и тот дух, которым был проникнут личный состав, делали из нашего Балтийского флота силу «способную побеждать» при наличии необходимо искусного оперативного руководства.

Виктор Новицкий.

Заградительные операции Балтийского флота у Германского побережья в 1914—1915 г.г.

(Окончание).

После описанной выше[1]) заградительной операции 14-го (27-го) ноября произошла некоторая передышка, так как наступил период светлых, лунных ночей, лишавших флот возможности действовать скрытно.

Уже упоминалось[1]), что при принятом на палубы миноносцев полном числе мин нельзя было действовать ни орудиями, ни минными аппаратами, вследствие чего миноносцы делались совершенно беззащитными при встрече с неприятелем.

Обстановка на Балтийском театре в середине ноября была нижеследующая: у входа в Финский залив днем и ночью находился дозор из миноносцев; в Утэ стояли на готове подводные лодки; линейные корабли находились на внутреннем или наружном рейде Свеаборга и время от времени выходили на маневрирование, на восток от Центральной позиции (Нарген-Поркаллауд). В западной части Финского залива передвижение больших судов производилось исключительно в темное время; на день большие корабли заходили в шхеры и там отстаивались. При разработке планов преследующих заградительных операций Командование флотом имело в виду их не выводить из залива. 9-го (22-го) ноября к ним присоединился «Севастополь»; «Гангут» проходил учебные стрельбы в Кронштадте, вступление его в строй ожидалось в ближайшие дни; «Полтава» и «Петропавловск» заканчивали работы в Кронштадте, срок их готовности ожидался в декабре. Весьма ценные услуги оказывали разведке радиопеленгаторы, которые начали устанавливать по побережью до Либавы включительно; в описываемый период времени станции в Ганге и на Кильконде были готовы, на Цереле, Люзерорте, в Виндаве и Либаве они должны были начать действовать в ближайшее время.

---

[1]) См. Сборник Морскома № 1.

Сб. Морскома № 2.

В ночь на 13-е (26-е) ноября радио-пеленгаторы показали вероятное присутствие неприятельских[1]) судов в южном проходе устья Финского залива. Можно было предположить, что они ставят минное заграждение. Поступили сведения, что неприятель обнаружил некоторые из наших заграждений на запад от Мемеля и что началось их вытраливание. Тогда же вернулась из Данцигской бухты подводная лодка «Акула», которая донесла, что военных судов там не встречала и лишь атаковала портовый пароход, но мина прошла у него под носом. «Акула» была послана в Данцигскую бухту для того чтобы обнаружить себя и тем заставить германские корабли оставаться в своих портах, дабы они не могли помешать выполнению заградительных операций 6-го (19-го) и 7-го (20-го) ноября. Что подлодка была обнаружена, указывает ряд тревожных телеграмм[2]). В тот же день неприятелем были повреждены два кабеля Либава—Дания, приблизительно в середине Балтийского моря[3]).

15-го (23-го) ноября, по агентурным сведениям в восточной части Балтийского моря находились следующие неприятельские суда: 3 больших военных судна[4]), 6 крейсеров, 8 канонерских лодок, 25 миноносцев и 4 подводных лодки. Наше командование предполагало выслать крейсера в очередную операцию[5]), но последнюю пришлось отложить, ввиду обнаруженного 13-го (26-го) ноября присутствия германских судов в устье Финского залива и вероятности поставленного ими там заграждения. Траление выходных фарватеров не могло быть произведено из-за свежей погоды, достигшей к утру 16-го (29-го) ноября степени шторма. Командующий флотом был принужден, чтобы укрыться от шторма, уйти из Свеаборга, и перешел с большими судами в бухту Папонвик, на южном берегу залива.

16-го (29-го) ноября были получены сведения, что в районе Данцига взорвался и затонул сторожевой пароход[6]).

17-го (30-го) ноября неприятель в районе Бакофена повредил еще и ветвь подводного кабеля, шедшую на Петроград[7]).

20-го ноября (3-го декабря) погода настолько стихла, что эскадра могла снова перейти на Свеаборгский внешний рейд.

---

[1]) Дневник войны Морискома.
[2]) Дела № 7015, стр. 40. № 7185, стр. 201.
[3]) Дело № 8431. стр. 76.
[4]) Дело № 7185, стр. 113, № 7154, стр. 31.
[5]) План этой операции не сохранился.
[6]) Дело № 7154, стр. 62.
[7]) Дело № 7154, стр. 34 и № 8431, телегр. 17-го ноября.

Были сведения, что в тот же день из Данцига на север вышли две германских подводные лодки.

23-го ноября (6-го декабря) Комендант порта Ментилуото (около Бьернеборга) донес, что на подходе к порту взорвались и затонули два шведских парохода. С одного вся команда спаслась на шлюпках, с другого был спасен лишь один человек. Вышедшими из порта судами были обнаружены мины заграждения, поставленные, повидимому, германским заградителем. На том же заграждении, позднее, погиб еще третий пароход со всей командой; для предупреждения ему навстречу выходили портовые моторы, служители маяка подняли лоцманский флаг и начали взрывать бомбы, чтобы обратить внимание парохода, с одного из моторов стреляли из ружей, кричали..., но пароход «Норра-Свериге» по непонятной причине стал уклоняться от мотора, точно опасаясь встречи с ним и продолжал итти прямо на заграждение. Он взорвался на глазах вышедших его предупредить, и через две минуты исчез под водой со всем экипажем. Неприятельские мины стояли почти у поверхности, так что на волне минутами все поле обнажалось. Мотор поэтому и не мог подойти для спасения людей. Потом поступали сведения частных пароходов, что в Ботническом заливе ими были замечены заградители; однако, заграждение могло быть поставлено и с двух миноносцев, о выходе которых с минами из Данцига сообщалось агентурно.

Командующий флотом возбудил ходатайство о разрешении заградить минами вход в Ботнический залив через Оландсгаф. Половина этого пролива являлась шведскими территориальными водами: в темное зимнее время никакие дозоры не могли бы воспрепятствовать проходу заградителя в виде коммерческого парохода или миноносцев, под освещенными маяками шведским берегом, для поставки мин на наших торговых путях [1]). Комфлотом указывал на необходимость войти в соглашение со Швецией о минировании нами южного подхода в Оландсгафу и направлении шведского торгового движения по шхерным фарватерам. Только таким путем можно было прикрыть Оландсгаф и дать возможность осуществить фактический контроль дозорными судами над единственным морским путем, связывавшим нас в зимнее время с Швецией.

---

[1]) Дело № 7185, стр. 202. Дневник И. И. Ренгартена, стр. 51. Дело № 8431, тел. № 3843. Дело № 12604. стр. 8. Дело № 8431, тел. 25—27 ноября.

Тогда же Командующий Флотом указал на необходимость обратить особое внимание на Або-Оландский шхерный район, по которому проходят главнейшие операционные пути, возможные для направления дессанта в юго-западную часть Финляндии. Неопределенное положение Швеции в европейской войне и возможность ее участия в качестве союзницы Германии, заставляло Командование обеспечить себя от всяких случайностей. Для этой цели было предположено отправить Особый Отряд из двух канонерок, миноносцев и вспомогательных судов и поставить его на зимовку в Або, а в случае политических осложнений ввести в Абосские шхеры линейные корабли и крейсера, имеющие второстепенное значение («Цесаревич», «Слава», «Аврора», «Диана»). Тогда же были посланы для ознакомления со сложными шхерными фарватерами крейсера «Богатырь» и «Олег», «Аврора» и «Диана», на которых ходили для тренировки в шхерном плавании командиры и штурмана лин. кор. «Цесаревич» и «Слава».

Начавшиеся в этот период времени бурные, холодные погоды заставили снять с дозорной службы миноносцы, настоятельно требовавшие после своей усиленной деятельности, тщательного ремонта. Для несения дозорной службы в западной части Залива, были назначены пароходы из состава 2-й партии траления, вооруженные 75-ю мм. орудиями и снабженные радио-телеграфом. Ввиду тихоходности этих судов, линию дозора пришлось отнести внутрь Залива, к меридиану о-ва Оденсхольм, оставив наблюдение за входом в Залив только на береговых постах.

Были получены агентурные сообщения, что неприятель поставил минное заграждение от маяка Хэла до Пиллау и что им заминировано все немецкое побережье; оставлены лишь подходы к портам.

24-го ноября (7-го декабря) вновь появились подводные лодки в устье Финского залива: одной из них в 59°39′ с. ш. и 22°50′ в. д. был безрезультатно[1]) атакован миноносец «Внушительный». Последний повернул на нее, намереваясь ее таранить, но лодка успела скрыться. Радио-пеленгаторы установили присутствие в северной части Балтийского моря нескольких неприятельских крейсеров, а севернее немецкого заграждения (на меридиане Такхоны) подлодок[2]).

---

[1]) Дело № 7185, стр. 202: вахтенный журнал и в чем рапорт командира.

[2]) Дневник И. И. Ренгартена стр. 52.

Тогда же были получены сведения, что неприятель собирается произвести бомбардировку различных русских портов, как только станет лед.

25-го ноября (8-го декабря) по агентурным сведениям из Данцига вышли на север два заградителя и пять миноносцев; как выяснилось впоследствии один из заградителей взорвался и погиб на заграждении в 35 милях от Мемеля (вероятно № 7, см. карту).

28-го ноября (11-го декабря) было сообщено о выходе из Данцига на север двух крейсеров и миноносцев. В этот же день наши крейсера начали принимать мины и готовиться к второй крупной крейсерской операции.

29-го ноября (12-го декабря) погибли в Финском заливе эскадренные миноносцы «Исполнительный» и «Летучий». Для предотвращения бомбардировки Либавы, Верховный Главнокомандующий приказал выставить в море минное заграждение на позициях, с которых может производиться бомбардировка. Мера эта имела в виду обеспечить безопасность стоянки в Либаве войск; там для укомплектования были расположены части 13-го корпуса[1]). Для этой цели было отправлено 8 миноносцев 4-го дивизиона с минами заграждения из Гельсингфорса в Моонзунд, где они должны были ожидать приказания итти к Либаве ставить мины. Дивизион вышел из шхер через Соммарерский фарватер, несколько западнее Поркалауда, и пошел поперек Финского залива к южному берегу отдельными группами по два миноносца. Приблизительно в районе между маяками Юссаре и островом Оденсхольм в 12 ч. 45 м. взорвался миноносец «Исполнительный». Взрыв его, сопровождавшийся массой пламени и дыма, был отлично виден с других миноносцев, из которых ближайшие, «Легкий» и «Летучий», подняли из воды, первый одного человека, а второй семь человек. Через час, в 1 ч. 45 м., «Летучий», шедший впереди «Легкого» в $2^1/_2$—3-х кабельтовых, внезапно накренился и затонул. Крайне странным является то обстоятельство, что взрыва на нем не было видно, а только около внезапно затонувшего миноносца показалась на несколько секунд рубка подводной лодки. Установить причину гибели миноносцев невозможно, так как с «Летучего» не удалось спасти[2]) ни одного человека, а с «Исполнительного» был спасен один, показания коего не дают картины гибели. Есть предположения, что

---

[1]) Дело № 7,185, стр. 119—124.
[2]) На нем погибли и 7 человек спасенных с «Исполнительного».

«Летучий», заметя подводную лодку, пытался ее таранить и во время удара получил такие повреждения подводной части, от которых сам затонул. Впоследствии было установлено, что в данном районе неприятельских мин заграждения не было поставлено.

В тот же день были получены весьма достоверные сведения из Лондона, что неприятель отправляет войска на транспортах в Данциг и Кенигсберг из западных портов. Тогда же в Морском Генеральном Штабе были получены донесения о предполагаемых активных действиях германского флота в Балтийском море в период от 29-го ноября до 2-го декабря

30-го ноября, по агентурным сведениям, у входа в Мемель стояла пароход-база подводных лодок с лодками. В Данциге находились 2 крейсера, 14 миноносцев и 5 подводных лодок, из последних две в постоянном дежурстве. Против наших подводных лодок неприятель начал устанавливать сети, подвешенные к бочкам. В этот день вышли в море «Рюрик», «Макаров» и «Баян» для заградительной операции.

Заградительная операция 1/14 декабря 1914 г.

Для выполнения заградительной операции 1/14 декабря был назначен сборный отряд особого назначения под флагом Начальника Штаба Флота, в составе заградителя [1]) «Енисей», крейсеров «Рюрик», «Адмирал Макаров» и «Баян» с минами заграждения и крейсеров «Олег» и «Богатырь» для несения дозорной службы и конвоирования «Енисея», на случай вынужденного разделения отряда. Для обеспечения операции со стороны появления превосходных сил противника, должны были быть своевременно высланы с соответствующим расчетом подводные лодки «Е — 1», «Е — 9» и «Акула».

Целью операции являлось преграждение наиболее вероятных подходов со стороны моря в районе Данциг — Пиллау, Рикегефт—Данциг, чем достигалось затруднение противнику сообщения с левым флангом своей армии.

Операция была предпринята по инициативе Ком. Флотом; никаких директив о необходимости ее выполнения из Ставки не было получено.

Суда отряда получили нижеследующие оперативные приказания [2]):

---

[1]) Дело № 12594, стр. 13. [2]) Дело № 12594, стр. 12 б.

В день, назначенный для выхода (30-го ноября или 1-го декабря), крейсеры «Рюрик», »Баян» и «Макаров» с минами заграждения должны были выйти из Папонвика в море, располагая курсы и ход так, чтобы на другой день в 8 часов утра быть в месте рандеву P_2 (см. карту).

Туда же и в то же время должны были придти на общее рандеву крейсеры «Богатырь», «Олег» и заградитель «Енисей», после чего отряд должен был следовать соединенно, курсами, зависящими от обстоятельств, к назначенной начальной точке постановки заграждения «Енисея» (в широте 55°26′ и долготе 19°00′, см. карту, заграждение № 10). В указанной точке с заградителем должны были оставаться крейсеры «Богатырь» и «Олег», а крейсеры «Рюрик», «Адмирал Макаров» и «Баян» отделиться и приступить к постановке своих заграждений последовательно. Для выполнения постановки с крейсеров, последним надлежало выстроиться в строй кильватера в порядке «Баян», «Адмирал Макаров», «Рюрик» (концевой); отойдя от точки разделения, курсом 225° на 6 миль, первым должен был ставить «Рюрик» линию банок, длиной до 8 миль, после чего становиться головным. Отойдя тем же курсом 225° на 6 миль от последней банки, поставленной «Рюриком», крейсер «Адмирал Макаров» должен был ставить линию банок длиною до 4 миль, после чего становиться головным и вести отряд тем же курсом. Пройдя еще 6 миль должен был приступить к постановке «Баян», тоже ставя 4 мили. По окончании постановки, отряд отходит 30 миль на нордвест и далее располагает свои курсы так, чтобы быть к 8 час. утра на рандеву с «Богатырем», «Олегом» и «Енисеем» в 57°20′ с. ш. и 20°0′ в. д. (см. на карте P_1).

Таким образом крейсеры должны были заградить район на SW от заграждения № 10 (см. карту) длиною 34 мили.

Если обстоятельства плавания вызвали бы разделение судов отряда или отделение хотя бы одного из ставящих мины, то крейсерам назначались именные банки, которые должны были быть поставлены после захода солнца:

«Рюрик»—по широте от 55°08′,5 до 55°14′, по долготе от 18°30′ до 18°38′, направление 45°—225° (заграждение № 9 на карте).

«Адм. Макаров»—по широте от 55°03′,5 до 55°07′,5, по долготе 18°00′ до 18°04′, по направлению 33°—213°.

«Баян»—по широте от 54°59′ до 55°03′, по долготе 17°36′,5, по направлению 0°—180 (заграждение № 8).

Заграждение было приказано ставить рядом банок, уступом по 20 мин, с промежутками между банками $^1/_2$ мили, расстояние между минами 150 фут, глубина постановки 10 и 16 фут (смешанная).

Окончив постановку именных банок, крейсеры должны были итти точно указанными им курсами [1]) к месту рандеву (см. на карте P_1).

Начальник отряда находился на «Рюрике» в Папонвике, совместно с «Макаровым» и «Баяном», которые там должны были брать мины. «Енисей», «Олег» и «Богатырь» были посланы в Утэ, откуда должны были выйти по условной радио и так располагать курсами и ходом в пределах 12—14 узлов, чтобы к 8 часам утра следующего дня быть в квадрате 436 д. (см. карту P_2).

Имея основания предполагать постановку противником минного заграждения в районе островов Даго и Эзель, Начальник Отряда указал курсы—от Утэ в широту 59°25′ и долготу 20°30′ и оттуда прямо в P_2.

В последнем месте было назначено в 8 час. утра рандеву и крейсерам «Рюрик», «Адмирал Макаров» и «Баян», которые должны были подойти с севера. Далее предполагалось итти соединенно до места постановки «Енисея», где с ним остаются крейсеры «Богатырь» и «Олег», а крейсеры «Рюрик», «Адмирал Макаров» и «Баян» отделяются.

В случае тумана, пурги или густой мглы, крейсерам «Богатырь», «Олег» и заградителю «Енисей» было приказано прождать на рандеву один час и расположить свои курсы так, чтобы к наступлению темноты поставить заграждение в указанном месте.

После постановки заграждения «Енисеем», крейсеры и заградитель, держась соединенно, должны были лечь на обратные курсы, расчитывая быть на общем для всего отряда рандеву в P_1 (см. карту) в 8 час. утра следующего за постановкой дня. Далее отряду было указано следовать соединенно.

В случае ненастья и несостоявшейся встречи, «Богатырю», «Олегу» и «Енисею» надлежало итти к устью Финского залива, куда и войти в темное время.

«Енисею» было приказано ставить мины банками на глубине 10 и 16 фут [2]).

Для соображений, в случае раздельного плавания, на каждый корабль был дан список известных и предполагаемых

---

[1]) Дело № 12594, стр. 12 б н/об. [2]) Дело № 12602, стр. 38.

заграждений в Финском заливе и Балтийском море, а также примерные курсы и места всех судов, участвующих в операции.

Радио-переговоры были воспрещены, кроме случаев экстраординарных. Кильватерные огни и ратьеры были затемнены синим флагдухом.

Для выполнения указанного плана 28 ноября (11 декабря) подводные лодки Е 1 и Е 9 вышли в район к западу от острова Борнгольм, а 29 ноября (12 декабря) крейсеры «Богатырь», «Олег» и заградитель «Енисей» сосредоточились в Утэ, крейсеры «Адмирал Макаров», «Баян» и заградитель «Ильмень» в бухте Папонвик.

«Рюрик» принял 28 ноября (11 декабря) с баржи на Свеаборгском рейде 120 мин заграждения и на следующий день вышел в Папонвик на соединение с «Макаровым» и «Баяном», которые должны были принять в течение этого дня мины с заградителя «Ильмень».

К вечеру 29 ноября (12 декабря) обстановка представлялась Начальнику отряда в следующем виде: взрыв в течение дня «Исполнительного» и «Летучего» в квадратах (20 и 27), где ранее мин заграждения обнаружено не было, давал повод к предположениям о присутствии неприятельских подводных лодок между неприятельским заграждением в устье Финского залива (на меридиане Тахкона) и Центральной позицией; сведения о боевых судах противника сводились к тому, что в северной части Балтийского моря к 30-му ноября (13 декабря) могли быть 2 легких крейсера и миноносцы, а в Киле находилось 5 дредноутов и другие большие суда, принимавшие запасы, якобы для операций в Балтийском море в ближайшее время; погода последних дней была бурная и мешала тралению курса, намеченного для выхода крейсеров из залива; в частности же вечером, 29-го, ветер, переходивший к зюйд-осту, достигал 6—8 баллов, а волна 5—6 баллов.

На основании приведенной выше обстановки Начальник отряда решил, что наиболее безопасное выполнение операции падает на ближайшие дни, пока флот противника еще не приступил к активным действиям и, кроме того, именно теперь, операция должна была оправдать надежды затруднить противнику сообщения с левым флангом армии, почему и выход был решен на следующий день, не взирая на погоду.

В соответствии с принятым решением, на следующее утро, (30 ноября) 13 декабря, Начальник отряда приказал спешно принимать мины крейсерам «Адмирал Макаров» и «Баян» (мины не были приняты накануне из за того,

что «Ильмень» не мог из за свежей погоды подойти к борту крейсеров). Выход из Пановника был назначен на 12 час., с расчетом проходить Суропский пролив после захода солнца.

В 11 час. были приглашены командиры крейсеров для передачи им инструкций на предстоящий поход. К этому же времени из полученных радио выяснилось, что противник предполагает в ближайшее время начать перевозку войск на транспортах в Данциг и Кенигсберг, что лишь утвердило Начальника отряда в необходимости выхода в тот же день. В виду этого было приказано «Адмиралу Макарову», грузившему мины вторым, принимать их вплоть до с'емки с якоря, сколько успеет, отказываясь в случае необходимости от обязательного числа 80, как то полагалось по плану для каждого из обоих крейсеров этого типа.

В $12^1/_2$ час. крейсеры «Рюрик», «Адмирал Макаров» и «Баян» снялись в пургу с якоря и пошли по назначению. В виду того, что из за бурной погоды последних дней траления предположенного фарватера не было и так как вынужденный из за подводных неприятельских лодок более поздний, чем то было расчитано, выход из Пановника принуждал итти 16-ти узловым ходом, Начальник отряда отказался от предложенного Командующим флотом парохода трала «Митава» (ход 14 узлов) и указал головному крейсеру («Адмирал Макарову») курсы, которыми за день перед этим прошли крейсеры «Олег» и «Богатырь», сообщенные по радио.

Находясь уже в пути, Начальник отряда получил от Командира «Богатыря» радио, что снежная пурга препятствует выходу второй части отряда из Утэ. Это известие побудило его решить, не откладывая операции, поставить с крейсеров свои именные банки вечером 1—14 декабря, затем встретить на назначенном утреннем рандеву «Богатырь», «Олег» и «Енисей» проконвоировать его до места постановки, на следующее утро вновь всем соединиться и совместно вернуться в Финский залив ночью на третьи сутки. Сообразно с этим крейсерам «Богатырь», «Олег» и заградителю «Енисей» было приказано выйти на следующий день в тоже рандеву.

Имея в виду, что мины, принятые на «Рюрик» (образца 1909 г.) надо было в целях безопасности постановки ставить не в полной темноте и что мины 1912 г., принятые на другие крейсеры, в значительной степени более безопасны, Начальник отряда приказал «Адмирал Макарову» присоединиться к «Баяну» и идти совместно к местам постановок, «Рюрик»—же увеличил ход до 18 узлов и ушел вперед. За

ночь крейсер «Баян» отстал и утром донес, что может иметь не более 16 узлов хода; он вернулся в Утэ не поставив мин утром 2/15 декабря.

Легкая пасмурность, державшаяся весь день, способствовала избежанию встреч с кем либо и только утром на горизонте очень недолго был виден дым под самым берегом острова Готланд, который вскоре исчез. Повидимому это был пароход, который не мог бы определить даже числа идущих судов, так как «Рюрик» и «Макаров» по направлению на него створились, а «Баян» был далеко отставши.

Около 17 час. 1/14 декабря «Рюрик» подошел к назначенному месту и выставил ряд минных банок общий длиной до $5^1/_2$ миль. (См. карту № 9).

«Адмирал Макаров» отделился от «Рюрика» в 11 час. 50 мин. находясь в милях 30 восточнее южной оконечности Готланда и взял курс прямо к месту заграждения (см. карту № 8), куда прибыл в 8 час. 30 мин. вечера, не встретив неприятельских кораблей. Заграждение им было поставлено в три банки по 21 мины каждое. Германские маяки были потушены; в южном направлении виднелось зарево большого города. Во время постановки были усмотрены огни проходившего невдалеке корабля. Постановка мин была закончена в 8 час. 53 мин., после чего «Макаров» лег на курс 335. Около 9 час. были вправо усмотрены огни шедшего корабля. В 10 час. 22 мин. «Адмирал Макаров» лег на норд и направился к месту утреннего рандеву с другими крейсерами. Маяк Хоборг не горел и поэтому крейсер приблизился к берегу, чтобы определиться по мелким маякам; полученное место подтвердило, что заграждение поставлено точно в заданном месте.

В 6 час. 45 мин. утра крейсер находился на OSO от маяка Хелигхольмен (южная оконечность Готланда) в $5^1/_2$ милях. Стояла настолько густая мгла, что маяк можно было с трудом отличить.

Командир «Адмирала Макарова» решил не подниматься на N, имея в виду присутствие значительных сил неприятеля, превосходивших силой весь наш отряд; полагая, что и «Рюрик» будет вынужден, по изменившимся условиям, спуститься на юг и возможно, уже это сделал,—он также решился спуститься на юго-запад, не переходя однако меридиана 19°30′, так как полагал, что неприятель будет придерживаться Готланда, а не опасного вследствие мин восточного берега моря; он предполагал прождать до 4-х час. дня и затем под прикрытием темноты, идти в Утэ.

В 8 час. 15 мин. крейсер находился в 56°52′ с. ш. и 18°44′ в д., милях в 12 западнее назначенного рандеву (P_2), в которое пришел в 9 час. утра.

С 9 час. 30 мин. «Макаров» начал ходить переменными курсами, чтобы держаться в выбранном районе.

Часа в 3 дня крейсер наблюдал часто повторяющиеся яркие вспышки как бы прожектора.

В 4 часа дня «Макаров» пошел на север и в десятом часу утра прибыл в Утэ, не будучи обнаружен неприятелем.

После постановки мин «Рюрик» направился к месту утреннего рандеву P_2, куда должны были собраться все крейсера и подойти с севера «Богатырь», «Олег» и «Енисей», вышедшие из Утэ 1-го/14-го декабря около 2 час. дня.

К 8 час. утра 2/15 декабря, когда «Рюрик» подходил к назначенному рандеву, обстановка складывалась в следующих общих чертах: последние сведения о противнике указывали, что между 29 ноября и 2 декабря можно было ожидать решительных действий Германского флота в Балтийском море; радио-пеленгаторы в течение ночи обнаружили пребывание каких то неприятельских судов, находящихся у входа в Финский залив и немного южнее; были основания считать что в северной части Балтийского моря находятся не менее 4-х кораблей («Markgraf», «Kaiser» «Gazelle» и один неизвестный легкий крейсер) и миноносцы, и что встреча с неприятелем возможна от назначенного места сбора всего в 60 милях к северу.

В виду всего изложенного Начальник отряда решил после соединения отойти к югу, продержаться всем отрядом в районе банок Хоборгского рифа, как избегаемого большими судами, дождаться там сумерек и проконвоировав «Енисей» до полной темноты по курсу к месту его постановки, остальным судам итти в Утэ, а «Енисею» на следующее утро войти в Рижский залив.

В $9^1/_2$ час. «Рюрик» соединился с подошедшими с севера «Богатырем», «Олегом» и «Енисеем», но «Адмирала Макарова» не было видно. Полагая, что «Адмирал Макаров» разошелся с отрядом (на этот случай были даны указания) благодаря пасмурности, в которой «Богатырь», «Олег» и «Енисей» открылись всего в 60 кабельтовых, Начальник отряда в 10 час. лег на курс, обратный тому, которым мог подходить «Макаров», и шел им до 11 час., когда отряд повернул в сторону Хоборгского рифа.

Прокрейсеровав вблизи банок весь день до 4 час. дня и не встретив никого, отряд лег на курс, ведущий «Енисея»

к месту его постановки и увеличил ход до 14 узлов. После захода солнца, при увеличивавшейся пасмурности, «Рюрик» и «Олег», дав 16 узлов, пошли на север, а «Богатырю» было приказано конвоировать «Енисей» до полной темноты, после чего тоже итти в Утэ. «Енисей» после постановки должен был итти к Рижскому заливу, куда войти утром.

За ночь ветер от Норд-Оста усилился, а к утру горизонт стал нечистым и видимость была временами не более 5 миль.

Проконвоировав «Енисей» до полной темноты, «Богатырь» направился в Утэ; не вдалеке от маяка Эстергарн он усмотрел два огонька, шедших на юг.

«Енисей» подошел к назначенному месту в 8 ч. вечера 2/15-го декабря и поставил заграждение в $10^1/_2$ миль длиною, полумильными банками с промежутками в $^1/_2$ мили. Всего он поставил 240 мин (см. карту № 10). Идя на север «Енисей» видел по левому траверзу и несколько впереди ряд слабых огней. Предполагая возможным присутствие неприятеля, «Енисей» уменьшил ход до малого и уклонился несколько вправо; описав полную циркуляцию в сторону от замеченных огней лег на прежний курс и дал прежний ход. Около 2-х часов ночи огни были вновь замечены, что заставило командира снова несколько изменить курс вправо. Уменьшить ход нельзя было из опасения не поспеть в период темного времени ко входу в Рижский залив. Уклониться существенно вправо было также опасно, в виду неопределенности границ, предполагаемого неприятельского заграждения. Потому командир продолжал итти прежним курсом полным ходом, уклоняясь к югу каждый раз, как замечались огни влево от курса. В 6 час. утра, после резкого изменения курса вправо (на 4 R), огни окончательно скрылись и более уже не замечались. Остальной путь до входа в Рижский залив и далее совершен благополучно.

Таким образом намеченная операция оказалась выполненной почти полностью (за исключением «Баяна») и не была обнаружена противником. Отрядом поставлено 424 мины заграждения.

Погода благоприятствовала операции в оба дня: и 1-го и 2-го декабря, было пасмурно, с общею видимостью от 4-х до 6 миль, а по ночам до того темно, что даже черный дым из собственных труб не был виден. Удаче способствовало еще и то обстоятельство, что корабли ставили банки самостоятельно, т. е. врозь друг от друга, давая меньше дыму в одной точке и что «Енисей» прошел все пространство от Хоборгской банки до места постановки и далее до входа в Рижский залив в темноте.

Обстановка на Балтийском море за декабрь рисуется нижеследующим образом:

1/14-го декабря наши посты усмотрели ночью в широте Павловской гавани в море прожектор [1]). Были получены донесения, что в районе Свинемюнде находятся постоянно в море дозорные миноносцы [2]).

2/15-го декабря в 60° 40 м. с. ш. и 20° 40 м. в. д. эскадренный миноносец «Деятельный» [3]) был безрезультатно атакован неприятельской подводной лодкой: в тот-же день эск. мин. «Достойный» видел дважды к югу от Ганге перископ и затем струю от мины, а миноносец «Украйна» [4]) при входе с севера в Моонзунд, боевую рубку подводной лодки. Поиски миноносцами подлодки были безрезультатны.

От начальника Морского Генерального Штаба была получена срочная телеграмма, что 2 или 3-го декабря ст/ст. ожидается выход эскадры дреднаутов и других судов из Киля в Балтийское море».

3/16-го декабря подводная лодка «Акула» вышла в крейсерство к о-ву Готланду. С моря вернулась подводная лодка «Е-I»; у входа в Финский залив она была, идя на поверхности, у маяка Бенгшер, аттакована германской подводной лодкой, выпустившей по ней две мины, одна из которых прошла вплотную к лодке и только случайно замеченный перископ и немедленный поворот спас лодку от уничтожения. Во время крейсерства «Е-I» встретила к западу от о-ва Борнгольм только один неприятельский миноносец, который и аттаковала, но безрезультатно [5]).

4/17-го декабря с утра, на виду наших наблюдательных постов Мариенгамн [6]), Утэ и Дагерорт, появилось несколько легких крейсеров; они ушли в южном направлении, вероятно, заметив наши подводные лодки, вышедшие из Утэ [7]). Получились сведения, из заслуживавшего большого доверия источника, что полное оборудование шведской армии предполагалось закончить к 15-му марту н/ст. В случае войны весной, действия предполагается направить против Финляндии, путем высадки войск под прикрытием германского флота [8]).

---

[1]) Дело № 8431 стр. 81.
[2]) Дело № 7154 стр. 85.
[3]) Вахтенные журналы миноносцев и Дело 8431 стр. 81.
[4]) Вахтенный журн. «Украйны» и Дело № 7185 стр. 211.
[5]) Дело № 12597 стр. 42 и Дело № 7185 стр. 227.
[6]) Дело 12597 стр. 41-45; Р-т К. Б. Ф. 37 К/О.
[7]) Р-т К. Б. Ф. № 37 К/О.
[8]) Дело 7154 стр. 94.

5/18-го декабря «Достойный» видел неприятельскую подлодку [1]) в устье Финского залива, шел ее таранить и прошел над лодкой.

6/19 декабря с маяка Фильзанд [2]) был усмотрен на запад неприятельский заградитель.

По сведениям Морского Генерального Штаба [3]), действия германского флота против России ожидались в январе. Как видно из книги адмирала Шеера, единственного германского источника, находящегося в данное время в Морискоме, по которому можно судить о намерениях германского флота в Балтийском море, в начале января действительно предполагался переход 3-й эскадры в составе: лин. кор. «König», «Grosser Kurfürst», «Markgraf» »Kronprinz», «Kaiser», «Prinz-Regent Luitpold» и «Kaiserin» для боевого маневрирования.

8/21 декабря из Данцига на север вышли 6 миноносцев с минами заграждения [4]).

9/22-го декабря были получены сведения, что повидимому внешняя дозорная цепь данцигского района [5]) составляется из подводных лодок, базирующихся на Мемель; вторая линия— сторожевые пароходы, с осадкой в 16″ и менее, расположенные цепью на N. W. от Брюстерорта [6]). Сторожевое охранение миноносцев постоянно состоит из двух-трех судов базирующихся на Пальминкен. Миноносцы сменяются через шесть дней [7]).

11/24-го декабря у входа в шхеры у Петершера (район Бьёрнеборга) появилось 4 неприятельских военных судна замеченных лоцманами. Последние немедленно сообщили об этом на материк [8]), снежная метель не позволила им определить тип судов [9]).

14/27-го декабря были закончены постановки мин заграждения на местах наиболее выгодных для бомбардировки Либавы [10]). Постановка этих заграждений задерживалась бурными погодами, мешавшими протралению путей для безопасных подходов с моря миноносцев, долженствовавших ставить мины [11]). Для этой цели 29-го ноября (12 декабря) и были

---

[1]) Дело 8431 стр. 1.
[2]) Дело 8431.
[3]) Дело 7185 стр. 282.
[4]) Дело 7154 стр. 107.
[5]) Дело 7185 стр. 276.
[6]) Дело № 7185 стр. 286-293, № 7154 стр. 113.
[7]) Дело № 7154 стр. 112, 127, 130.
[8]) Дело № 7185 стр. 293, № 7154 стр. 120.
[9]) Дело 12604 стр. 158.
[10]) Дело № 7185 стр. 313.
[11]) Дело № 7185 стр. 347-348; Р-т К. Фл. № 47 К/О и 37 К/О; дело 7185. стр. 318 и дело 7154 стр. 127-130.

посланы 8 миноносцев 4-го дивизиона, двое из которых («Исполнительный» и «Летучий») погибли в Финском заливе. Тральные работы к началу декабря выяснили положение неприятельских минных банок и тогда же было приступлено к постановке мин заграждения портовыми средствами. Мины были подвезены к Либаве по железной дороге. Подходы к Либаве таким образом были весьма затруднены целой цепью неприятельских и наших минных заграждений, но обеспечить город от бомбардировки командование флотом, конечно, не могло, так как противник, решившийся на этот шаг, мог в нужных ему местах вытралить мины, а флот был лишен возможности этому помешать. Посылка же миноносцев для дополнения поставленных заграждений была крайне затруднена бурными погодами и ниской температурой, при которой мины и их якоря покрываются крепкой коркой льда. Появление льда в Моонзунде до крайности осложняло подобные операции и делало посылки миноносцев в Балтийское море южнее Виндавы почти невозможными. Тяжелая служба миноносцев не могла не отразиться на состоянии их механизмов и котлов, требовавших серьезного ремонта; дабы к весне иметь их боеспособными, Командование использовало время с конца декабря до середины февраля для ремонта и технического усовершенствования миноносцев (установка различных новых приборов и приспособлений и т. д.). За этот промежуток времени в полной готовности неизменно оставались лишь две группы миноносцев (всего 8).

16/29 декабря было закончено обследование неприятельских заграждений у Ментилуото и Раумо и обвехованы новые фарватеры, позволявшие возобновить безопасное плавание в эти порта [1]).

17/30 декабря, по агентурным сведениям, в Киле [2]) грузился минами заградитель, долженствовавший ставить мины у русских берегов. В тот же день на видимости Мариенгамна появился крейсер типа «Аугсбург» [3]). Подойдя к Копбаклинторне, он продержался там около часа в расстоянии 6—7 миль от Мариенгамна и затем, пройдя маяк Локшер, скрылся на юг.

Около этого времени выяснилось, что шведское правительство согласилось на заминирование нами всего Оландсгафа,

---

[1]) Дело № 12600 стр. 91; дело 12620 стр. 62.
[2]) Дело 7185 стр. 574а.
[3]) Дело 12604 стр. 155.

за исключением территориальных вод Швеции [1]), что практически анулировало все значение этого предприятия, т. к. оставляло совершенно свободным почти половину всего прохода и как раз ту, где пролегает главный фарватер из Балтийского моря в Ботнический залив. Такое частичное заминирование Оландсгафа, конечно, не могло способствовать достижению главной цели—преградить доступ германским судам в Ботнический залив. Переговоры по сему вопросу с шведским правительством продолжались.

20 декабря (2 января), по сведениям Морского Генерального Штаба, в восточной части Балтийского моря [2]) находились 2 «Дейтшланда», 2 больших крейсера, 6 малых крейсеров, 18 миноносцев, 2 подводных лодки и 2 канонерки.

21 декабря (3 января) вступил в строй прибывший в Гельсингфорс линейный корабль «Петропавловск». Испытания механизмов прошли превосходно [3]).

24 декабря (6 января) [4]) вернулись из Ботнического залива наши крейсера и миноносцы, ходившие туда по вновь обставленным шхерным фарватерам, для обеспечения морского торгового пути в Швецию [5]).

26 декабря (9 января) были получены сведения английского адмиралтейства, всегда весьма достоверные, что рано утром 26 декабря (8 янв.) неприятель предполагает проявить деятельность в Балтийском море подводными лодками и эскадренными миноносцами. Более подробных сведений сообщено не было [6]) и [7]).

В декабре 1914 года сухопутным начальством Двинского Военного Округа [8]) был возбужден вопрос об усилении обороны Балтийского моря от Усть-Двинска до Полангена, при чем предполагалось в основу этого положить нижеследующие данные: 1) Усилить пассивную оборону, в смысле наблюдения и поддержания связи по побережью. 2) Усилить пассивную оборону важнейших пунктов побережья, в смысле солидного их минирования. 3) Внести в оборону побережья активный характер, назначением потребного числа подводных лодок и миноносцев, базирующихся на порт Либаву, в целях действия на сообщение и ближайшие порты противника.

---

[1]) Дело 7185 стр. 354-355.
[2]) Дело № 7185 стр. 363, № 7186 стр. 5.
[3]) Дело № 7185 стр. 361—362.
[4]) Дело № 7186 стр. 5.
[5]) Дело № 8431.
[6]) Дело № 7185 стр. 379.
[7]) Дело № 7185 стр. 6.
[8]) Дело № 7185 стр. 335, 381.

Ниже приведены выдержки из разъяснений по этим вопросам Штаба Главнокомандующего VI армией: по вопросу более надежного заграждения Либавы сообщалось «что поставленные мины на местах, наиболее удобных для бомбардировки города, считаются достаточными и что надо иметь ввиду, что бомбардировка Либавы неприятелем происходила только потому, что в этом порту одно время находились некоторые наши суда (подводная лодка «Крокодил», базировавшаяся на этот порт в ноябре и несколько миноносцев); район Либавы являлся настолько загражденным, как нами так и противником, что едва-ли в нем возможно плавание без принятия специальных мер. Ходатайство о постановке флотом орудий у Либавы, почиталось Штабом Главнокомандующего VI-й армией, совершенно ненужным вследствии того, что Либава, равно, как и все Курляндское побережье, по обстановке того времени, не имело какого либо значения для операций на море и оборона его не входила в задачи, поставленные Балтийскому флоту Высшим Командованием. Наше Курляндское побережье не являлось объектом действий для нашего противника. «Присылка в Либаву и базирование на ней миноносцев и подводных лодок, не представлялись возможными, еще и потому, что весь юго-восточный угол Балтийского моря был заминирован нами в столь широких размерах (район Мемель-Данциг), что о каком бы то ни было серьезном движении здесь неприятельских судов и транспортов не могло быть и речи. Опыт войны совершенно ясно показал, что противник ни разу не перевозил войска к Данцигу и Мемелю морем, а бывшие перевозки производились из Кенгсберга по Куришгафу, чему никто, а особенно флот, мешать не мог».

30-го декабря (12-го января) в Морском Генеральном Штабе были вновь получены указания на предстоящее выступление против Либавы германского флота.

Обстановка на Балтийском море к концу 1914 г. [1]) рисуется по донесениям Командующего флотом нижеследующим образом:

«Условия борьбы на море в течение первых месяцев войны позволили Балтийскому флоту не только выполнить целиком основной план операции—не позволить противнику проникнуть в восточную половину Финского залива—но и закрепить за собой обладание Моонзундом и шхерами до Ганге, установив таким образом наблюдение за выходами из Финского залива. Вывод полевых войск из Финляндии, вынужденное

---

[1]) Рпт. Ком. Б. Ф. № 48 к/о 49 к/о.

базирование главных сил флота на Гельсингфорс, ввиду неготовности Ревельского порта, и соображения о защите центральной позиции—особенно подчеркивали опасность высадки неприятельского дессанта в Финляндии, хотя-бы на ее юго-западном или западном побережьи, которое выходило из пределов вышеуказанной, расширенной оперативной зоны нашего флота. Неопределенное положение занятое Швецией и ее военные мероприятия угрожали открытой борьбой с последней. Эти соображения заставили командование Балтийском флотом вновь обратить самое серьезное внимание на Або-Оландский район». Район этот, находясь на фланге всех операционных направлений противника в Финский и Ботнический заливы, обладает глубоководными внутренним фарватерами, доступными для самых больших судов; для Балтийского флота он имел первостепенное стратегическое значение. Прочное владение этим районом позволяло упорно бороться против операций противника, направленных к преграждению выхода из Финского залива и давало возможность контролировать входы в Финский и Ботнический заливы, равно как не допустить дессантных операций противника на юго-западном и западном берегу Финляндии. Наоборот, обладание этим районом неприятелем, позволяло последнему парализовать всякие попытки Балтийского флота к развитию каких либо операций не только в районе Балтийского моря, но даже и в устьях Финского залива; устройство противником баз для своих подводных лодок в Або-Оландском районе поставило бы флот, находящийся в Финском заливе, в крайне тяжелое положение.

Исходя из этих соображений, Командующий Балтийским флотом вновь настаивал (31-го декабря ст. ст.) на необходимости безотлагательно и прочно занять и укрепить Або-Оландский шхерный район, отделив для его обороны часть второстепенных сил флота, не имеющих особого значения для обороны центральной позиции и восточной половины Финского залива [1]).

Развитию оборудования Або-Оландского шхерного района будет посвящен особый исторический очерк; ниже укажу лишь главные основания плана оборудования и обороны этого шхерного района.

Предполагалось защитить все входы с моря путем установки нижеследующих баттарей: а) четыре 9,2″ орудия на острове Эре, б) четыре 8″ на острове Утэ, в) шесть 6″

---

[1]) 7185 стр. 410.

в районе Чекарсфиорда, г) четыре 8″ в районе Летзунд, д) три 6″ в районе Лумперланда, на Дегере, е) четыре 120 мм. в районе Ворде ж) четыре 120 мм. в районе Люпперте. Подвижную оборону района предполагалось возложить на отряд из следующих судов: «Цесаревич», «Слава», «Диана», «Аврора», «Грозящий», «Храбрый», 1 дивизион миноносцев, 3 подводных лодки, заградитель «Ильмен» и вспомогательные суда. Остров Оланд было предположено занять морским батальоном с пулеметной командой и батареей горных пушек. Главнокомандующий VI армией утвердил вышеизложенное предположение Командующего флотом и вошел в сношение с министром иностранных дел по вопросу о своевременном предупреждении Швеции и возможнаго парализования агитационной деятельности неприятеля, который мог бы использовать факт оборудования Або-Оландского района, истолковывая его как агрессивное действие, направленное непосредственно против Швеции [1]).

Тогда же Командующий флотом указывал на опасность хотя бы временного занятия противником острова Эзель и уничтожения авиационной станции в Кильконде [2]). О-в Эзель тогда был совершенно беззащитен. Значение этого острова для деятельности флота было тесно связано с владением последним и Моонзундом, которое только и позволило создать для миноносцев второй выход в Балтийское море через Рижский залив. Возможность их выхода через Ирбенский пролив ставила морские пути неприятеля, по восточную сторону о-ва Готланд к устью Финского залива, под фланговые удары и допускала появление миноносцев в тылу отрядов противника, развивавших операции в северной части Балтийского моря. Повидимому эти соображения и заставили противника появляться в указанном районе лишь в светлое время суток, отходя к вечеру в западный проход о-ва Готланд или к берегам Швеции. Только благодаря владению островами Эзелем, Даго и Моонзундом, Балтийскому флоту удалось так широко развить активные заградительные операции с миноносцев у берегов противника. Базирование на Ревель или Гельсингфорс сделало бы эти операции почти невозможными. Расположенная на о-ве Эзель морская авиационная станция уже в то время сыграла важную роль в деле своевременного осведомления главных сил о передвижении противника в районе Фильзанд и Дагерорт. Значение ее усугублялось тем,

---

[1]) Дело № 7185 стр. 407. [2]) Дело № 13440 стр. 119.

что состав крейсерских бригад Балтийского флота был настолько слаб и относительно тихоходен, что без поддержки более сильными судами они не могли выполнять более глубоких разведок. Командование Балтийским флотом считало занятие о-ва Эзель наиболее вероятным именно зимой, когда флот, а в особенности его минные суда, не могут выйти в любое время в море и поэтому ходатайствовало о назначении на остров одной дружины ополчения с полевой артиллерией, с расквартированием ее в Аренсбурге и в местах наиболее угрожаемых в смысле высадки дессанта.

Для характеристики обстановки в южной части Балтийского моря, от входа в Рижский залив до косы Хела, ниже приведены выдержки из письма Начальника Штаба Главнокомандующего VI армией [1]) к Командующему X армией, занимавшей тогда самый крайний правый фланг нашего фронта и стоявшей в Восточной Пруссии (между Неманом и Иоганисбургом). Указывалось на заминирование в широких размерах нашим флотом всех подходов с моря к германским портам Нейфарвассеру, Пиллау и Мемелю, а также и всего юго-восточного угла Балтийского моря, к востоку от линии Риксгефт—Либава. «Гибель германского броненосного крейсера «Фридрих Карл», двух минных заградителей и целого ряда других мелких судов, происшедшие на наших минах в этом районе, заставили противника оттянуть свои легкие крейсера и миноносцы, базировавшиеся обычно на Данциге и Мемеле, из этого района моря на запад к Кольбергу и Штеттину. Получаемые постоянно вполне надежные агентурные сведения указывали, что движения судов в заминированном районе почти нет; для поддержания каботажного движения у побережья, германским правительством был принят целый ряд мер, но все же последнее оказалось сильно затрудненным». В силу этого минирование нашим флотом названного участка моря, имевшее целью затруднить насколько возможно движение неприятельских судов к его восточным портам, повидимому достигло в полной мере своего назначения».

В тот период времени Штаб Главнокомандующего считал мало вероятным предположить возможность производства неприятелем массовых перевозок войск морем с запада к Кенигсбергу и Мемелю, имевших целью выйти во фланг X армии. «Суровая и крайне бурная погода не позволяла противнику вытраливать выставленные минные заграждения, а большее их число и постановка их в открытом море в достаточном

---

[1]) Дело 7185 стр. 402—406.

удалении от берегов, могла почитаться наилучшей гарантией долговечности этих заграждений. Таким образом, если и нельзя было гарантировать в полной мере невозможность со стороны противника производство отдельных морских перевозок в этом районе, то во всяком случае, можно было быть уверенным в значительной трудности производства таковых». Существовавшие тогда мнение, что «неприятель производил перевозки войск морем к Мемелю, основывалось на недоразумении; действительно перевозка войск производилась, но не по открытому морю, а по внутренним мелководным фарватерам Куришгафа, омывающем район Кенигсберг, Либаву и устье Немана, вход в который с моря защищался батареями у Мемеля. Поэтому было бы правильнее назвать эти перевозки не морскими, а речными или озерными. Помешать этим перевозкам флот не мог до тех пор, пока в его власти не будет Мемель, т.-е. вход с моря в Куришгаф. Либавский военный порт, уничтоженный как таковой в самом начале войны, дважды подвергся минированию и бомбардировке со стороны неприятиля; оба раза эта операция противника имела целью не допустить базирование наших судов на Либаву. Особенно ясно это подтвердилось при вторичной бомбардировке, происходившей после того, как в течении трех недель на Либаву базировалась подводная лодка «Крокодил» и туда заходили английские подводные лодки и несколько миноносцев. Ожидая нападение неприятеля на Либаву, командование флотом за пять дней до него отозвало вышеназванные суда из порта. Постановка довольно большого числа неприятельских мин в районе Либавы и довольно солидная закупорка всех входов в Либавский военный порт, доказывает, что неприятель не придавал в тот период времени значения Либаве, как дессантному пункту и что все его операции против Либавы имели лишь целью не допустить наш флот пользоваться Либавой, как базой для малых судов. Другой порт Курляндского побережья Виндава был загражден нами с моря; при входе в реку затоплены суда. Вследствие этого в Виндавский порт входить нельзя было. Мины заграждения были поставлены также и при входе в аванпорт. После бомбардировки Либавы операции противника не распространялись более на Курляндское побережье; в течение последних двух месяцев 1914 г. посты службы связи Балтийского моря, находящиеся на этом побережьи от Домеснеса до Полангена, ни разу не видели неприятельских судов. Все операции германских судов протекали в северной части Балтийского моря, в районе островов Даго, Готланда и Або-Оландских шхер».

Заградительная операция.

31 Декабря 1914 года—1 Января 1915 года.

С наступлением в конце декабря [1]) периода новолуния и темного времени была выполнена еще одна операция по постановке мин заграждения в западной части Балтийского моря, на путях сообщения с портами Свинемюнде и Килем, для чего представлялось необходимым пройти за остров Борнгольм, проливы по обе стороны которого надо было предполагать находящимися под непрерывным контролем неприятеля. Для выполнения этой операции был назначен отряд из крейсеров в качестве заградителей («Россия», «Богатырь», «Олег»); и для прикрытия первого был назначен другой отряд броненосных крейсеров («Рюрик», «Баян», «Макаров»). Общее командование обоими отрядами было поручено Начальнику отряда заградителей, который поднял флаг на «России», отряд же броненосных крейсеров состоял под непосредственным командованием Начальника 1-й бригады крейсеров.

Оперативный план предусматривал одну из нижеследующих трех операций, которую предоставлялось выполнить в зависимости от обстоятельств по усмотрению Начальника особого отряда.

1 общий случай. Если движение отряда [2]) останется для противника незамеченным, надлежало, выждав на зюйдовой средней банке (см. карту) до 4-х часов дня:

а) крейсеру «Россия» итти 16 узловым ходом к Арконе, где поставит заграждение в виде беспорядочной банки общим протяжением в 10 миль и в направлении приблизительно на NW 30° от маяка. По постановке заграждения; итти тем же ходом обратно к месту рандеву с крейсерами «Богатырь» и «Олег» в S 55° 39′ с. ш. и l 15° 40′ (см. карту P_3), где надлежало быть около 9 часов утра. По соединении далее с 1-й бригадой крейсеров все должны были следовать в Утэ идя западнее Готланда;

б) крейсерам «Рюрик», «Баян», «Адмирал Макаров», «Богатырь» и «Олег» надлежало итти до наступления темноты совместно с «Россией», после чего уменьшить ход до 10 узлов и итти к маяку Христиансэ (северо-восточнее острова Борнгольм), определившись по которому «Богатырю»

---

[1]) Дело № 12795, стр. 2. [2]) Дело № 12601, стр. 87—89.

и «Олегу» отделиться и поставить: первому восточную часть заграждения № 11 (S 55° 12 1/2′ с. ш. 15° 51 1/2′ в. д. 55° 11′ с. ш. 1 16° 00′ в. д.), второму западную часть заграждения № 11 (55° 16′ с. ш. 15° 30′ в. д. S 55° 15′ с. ш. 15° 38 1/2′ в. д.).

По постановке заграждения «Богатырь» и «Олег» склоняются к норду и крейсеруют: «Богатырь»—по параллели 55° 30′ и «Олег» по параллели 55° 41′, с рассчетом быть к 9 часам утра в месте рандеву с «Россией» в S 55° 39′ 1 15° 40′ (на карте P_3).

в) крейсерам «Рюрик», «Баян» и «Адмирал Макаров» по отделении от них «Богатыря» и «Олега» итти к зюйдовой средней банке и повернуть с рассчетом, чтобы к 9 часам утра быть в пункте S 55° 46′ с. ш. 16° 5′ в. д. (см. на карте P_4) после чего итти по направлению к месту рандеву 2-ой бригады (на карте P_3) для соединения с последней.

2 случай. Если бы движение отряда было обнаружено противником. Командующий флотом приказал заграждения у Арконы не ставить, но не медля и обоими отрядами соединенно итти к месту постановки заграждения крейсеров «Олег» и «Богатырь» по плану № 1 (№ 2 на карте), где поставить заграждение «Богатырю» и «Олегу» на тех же участках, что и по плану № 1, а крейсеру «Россия» на участке S 55° 18′ с. ш. 16° 43 1/2′ в. д. S 55° 17′ 1 15° 52″.

Отряду броненосных крейсеров, если постановка заграждения производится засветло, надлежало держаться так, чтобы прикрывать эту операцию. В противном случае, с наступлением темноты 1-я бригада должна была отделиться и, оставляя остров Готланд к весту, итти к 10 часам утра на рандеву с 2-й бригадой в квадрат 516 м. (на карте P_3).

Крейсера 2-й бригады по окончании постановки отходят сначала к норду («Олег»—на норд-вест), чтобы избежать заграждения соседа, а потом идут к месту рандеву с 1-ой бригадой; в случае наступления темноты—каждый самостоятельно.

3 случай. Если произойдет встреча с противником в больших силах и будет признано затруднительным выполнить операцию по плану № 2, то следует поставить заграждение в непосредственной близости от местонахождения отряда. Отряду броненосных крейсеров прикрывать операцию приняв, если необходимо, бой. По постановке заграждения действовать сообразно обстоятельствам, т. е. продолжать бой обоими отрядами или возвращаться в Утэ. 1-ой бригаде иметь в виду, что в этом случае вероятное место постановки мин 2-ой бригадой будет к осту от ее курса.

Во всех случаях, если по истечении часа со времени назначеннаго для рандеву, ожидаемые суда не явятся, ожидающему предоставлялось действовать самостоятельно.

---

27 декабря 1914 г.—9 января 1915 г. согласно [1]) заранее выработанному плану заградитель «Амур» с минами заграждения перешел на рейд Севастополь в Абосских шхерах, куда последовательно перешли в ночь с 28 на 29 декабря (10 на 12 января) отряд крейсеров заградителей, а в ночь с 29/11 на 30/11 отряд броненосных крейсеров. Крейсера «Россия», «Богатырь» и «Олег» приняли с заградителя «Амур» каждый по сто мин заграждения, и 30 декабря—11 января оба отряда крейсеров, во избежание опасного района входа в Финский залив, где имелось основание предполагать неприятельское минное заграждение, прошли шхерами стратегическими фарватерами на запад и с темнотой вышли в море по ранее обследованным тралами путям. В течение ночи отряды шли на юг в часовом расстоянии друг от друга; отряд броненосных крейсеров впереди. На рассвете оба отряда прошли Готланд при пасмурной, но тихой погоде с хорошей видимостью и направились к условному рандеву в южной части Балтийского моря, избранному в стороне от вероятных путей неприятельских судов.

К вечеру оба отряда соединились и начали движение на запад не встретив на всем пути ни одного военного или коммерческого судна. С наступлением темноты, крейсера—заградители отделились от отряда броненосных крейсеров, которые остались в ночном крейсерстве в назначенном районе и пошли к местам постановок мин заграждения. Наиболее трудная задача при этом досталась крейсеру «Россия», который должен был пройти к западу от острова Борнгольм и поставить заграждение на путях сообщения Балтийского моря с Килем.

Условия погоды не благоприятствовали прорыву вероятного дозора около Борнгольма, так как ночь была ясная и небо временами очищалось от облаков, но крейсер прошел не встречая около Борнгольма никаких неприятельских судов, хотя судя по радио-телеграфированию можно было ожидать присутствие за Борнгольмом крейсеров и миноносцев.

Пройдя Борнгольм крейсер «Россия», 16-ти узловым ходом продолжал движение на запад, встречая большое число коммерческих судов, шедших из германских портов в шведские.

---

[1]) Дело № 12795 стр. 2—4.

Повидимому в этой части Балтийского моря было огромное движение пароходов из Швеции в Германию; там совершалась большая часть товарообмена последней. Имея определенную задачу, требующую прежде всего не быть обнаруженным крейсер «Россия» конечно не мог задерживаться осмотром коммерческих судов и продолжал итти к назначенному месту постановки заграждения. По пути выяснилось из перехваченных германских радио, что в районе предполагаемой постановки находился неприятельский крейсер, но тем не менее в 2 ч. 30 м. ночи 1/14 января «Россия» подошла к назначенному пункту и поставила свои мины (см. заграждение № 12 на карте).

После постановки мин, находясь в непосредственной близости от неприятеля и, повидимому, следуя за неприятельским крейсером, крейсер «Россия» пошел на назначенное рандеву с «Богатырем» и «Олегом». На пути судно шедшее впереди «России» делало какие то опыты со световой сигнализацией, но не имея уверенности, что это судно действительно неприятельское, и не желая выдать свое присутствие за Борнгольмом ночью, что сразу открыло-бы цель всей операции, «Россия» продолжала итти к назначенному рандеву, где на рассвете соединилась с крейсерами «Богатырь» и «Олег», поставившими тем временем мины на назначенных местах (см. заграждение № 11 на карте).

Крейсер «Богатырь» [1]) закончил постановку в 11 ч. 15 м., взял курс на N и пошел на параллель 55° 30′ для крейсерования по этой параллели до утра в ожидании рандеву с крейсером «Россия».

Отойдя 9 миль на N от места поставовки мин и продолжая идти 9-ти узловым ходом «Богатырь» увидел справа белый огонек, пересекавший его курс с O на W, а затем повернувши обратно на O, «Богатырь» повернул на W, увеличив ход до 12 узлов. Огонек тоже повернул на W, пришел на траверз и стал перегонять крейсер постепенно сближаясь. Тогда «Богатырь» повернул на S и дал самый полный ход, огонек свернул также на S, но стал понемногу отставать и через некоторое время перестал быть виден.

Огня «Богатырь» не открывал, чтобы не вызвать тревогу и не помешать крейсеру «Россия» выполнить свою операцию, которая к этому времени еще не могла быть ею закончена.

---

[1]) Дело 12601 стр. 102—103.

«Богатырь» продолжал итти полным ходом до меридиана буя банки Штольпе. На этом пути он встретил справа, но в далеком расстоянии еще белый огонек какого-то, вероятно, сторожевого неприятельского судна. Оно сделало какую-то вспышку, вероятно, опознательный. Этот огонек скоро также скрылся.

Придя на меридиан буя банки Штольпе, «Богатырь» в 1 ч. 45 м. ночи на 1/14 января 1915 года, лег на N, уменьшив ход до 12-ти узлов. Этим курсом прошел 3 мили и затем начал крейсеровать курсами W и O по назначенной параллели, а в 6 час утра 1/14 января взял курс 278° на рандеву с крейсером «Россия».

В 8 ч. 30 м. почти одновременно открылись силуэты двух судов: слева был опознан брон. крейсер «Россия», а справа крейсер «Олег».

Крейсер «Олег» [1]) идя к месту постановки увидел в 20 ч. 50 м. в нескольких кабельтовых от себя на S—W корпус и дым како-то корабля, шедшего очень малым ходом курсом 10°.

Судно шло без огней, возможно что это был миноносец германской завесы. Миноносец «Богатыря» и «Олега» не заметил, а продолжал итти тем же ходом курсом NO 10°.

В 22 ч. 25 м. Олег пришел точно в назначенную широту 55° 15′ с. ш. и долготу 15° 38′ 30″ в. д. O-st, все время определяясь по маяку Христиансэ и временами по маяку Хоммерн и начал ставить заграждение.

Во время постановки заграждения имел по курсу все время маяк Христиансэ, что способствовало точности постановки.

В продолжении ночи на 1/14 января встретил в море два парохода на курсе NO 60°— 70° и один на курсе SW 70°—75°. Пароходы шли с огнями очень малым ходом. За темнотой «Олег» остался ими незамеченным.

1-ая бригада крейсеров за ночь встретила один пароход, шедший с огнями, с которым разошлась правыми бортами [2]).

Около 10 утра [3]) оба отряда крейсеров соединились, начали свое движение на восток и затем пошли по восточную сторону о-ва Готланда на север.

Во время отсутствия отряда, в устье Финского залива появились неприятельские подводные лодки; радио-телеграммы

---

[1]) Дело 12601 стр. 105. [2]) Дело 12601 стр. 102. [3]) Дело 12795 стр. 4.

указывали на присутствие на севере одного или двух неприятельских крейсеров, но на всем пути в южной части Балтийскаго моря Отряд особого назначения не видел ни одного неприятельского корабля.

По частным и агентурным сведениям на наших минах к тому времени, погибло кроме крейсера «Фридриха Карла» еще и несколько легких крейсеров и свыше 12 пароходов, исчезнувших без вести на переходе в германские порта. Отсутствие оффициальных германских источников пока не позволяет проверить эти данные. Необходимо отметить, что наше Командование Балтийским флотом избегало постановок мин на заведомо коммерческих морских путях [1]), но избегнуть гибели пароходов при принятых методах минной войны конечно нельзя было.

2/15 января все крейсера благополучно вернулись в Абосские шхеры.

Обстановка в январе рисуется нижеследующим образом:

1/14-го января около полудня пост на Гестебюсе видел на SSO в расстоянии 15 миль неприятельскую подлодку [2]), шедшую курсом W. Часом позже ее-же видел начальник партии траления 59° 40 м. с. ш. и 23° 40 м. (в. д); подводная лодка погрузилась и скрылась под водой. В тот-же день из Данцига ушли на север 4 крейсера, 4 миноносца, 2 парохода-тральщика и 2 подводные лодки; у Кольберга держались 3 крейсера и миноносцы [3]).

2/15-го января были получены сведения, что за вторую половину декабря на Данциг базировались крейсера «Штральзунд» «Аугсбург» и 2 крейсера типа «Пиллау». 11 больших миноносцев, 3 заградителя, 5 подводных лодок и 4 малых миноносца-тральщика [4]).

4/17-го января было окончательно закончено обследование неприятельских минных заграждений у восточных портов Ботнического залива и восстановлено сообщение между этими портами и Швецией [5]).

Агентурные сведения указывают, что базирование главных сил неприятельского флота по прежнему относится к Килю; легкие крейсера, миноносцы и подводные лодки перенесли свое

---

[1]) Дело 12795 стр. 5. [2]) Дело 8431 стр. 90, 7186 стр. 34.
[3]) Дело 7186 стр. 5 и 34. [4]) Дело 7186 стр. 8, 7, 34; дело 7155 стр. 7.
[5]) Дело 7186 стр. 5.

базирование с восточных портов более на запад, именно на Штеттин и Кольберг [1]).

7/20-го января, судя по данным радио-пеленгаторов, можно было предположить, что неприятель поставил минное заграждение по меридиану Утэ. Обнаружено таковое не было [2]).

10/23-го января Главнокомандующий VI армией в письме к министру иностранных дел, вновь указывал, что непринятие мер по заминированию Оландсгафа, подвергает шведское судоходство в Ботническом заливе опасности подрыва на минах, ибо германским судам предоставлена полная возможность входить в Ботнический залив через шведские территориальные воды. Он вновь настаивал на необходимости убедить шведское правительство в важности заминирования целиком всего Оландсгафа. Были сведения, что германские миноносцы вновь поставили минные заграждения в Ботническом заливе [3]).

11/24-го января у маяка Стейнорт по сведениям постов село на мель германское трехтрубное судно, как оказалось потом крейсер «Аугсбург». Посадка произошла рано утром в тумане [4]). Для атаки могущих подойти на помощь судов был послан из Ревеля полудивизион особого назначения; английской подводной лодке «Е—9» уже вышедшей ранее в море для выполнения другой операции [5]), миноносцами полудивизиона было передано приказание итти также в район Стейнорта. На случай длительных работ противника по съемке судна были приготовлены к посылке на смену выславных судов вторая английская подводная лодка и окончившие ремонт миноносцы 2-го дивизиона.

Через несколько часов, выбросив уголь, «Аугсбург» снялся с мели и скрылся в тумане на запад.

12/25-го января в 10 ч. утра над Либавой появился дирижабль типа «Парсифаль» [6]) и бросил в город 10 бомб, не причинивших почти никакого вреда. Дирижабль был обстрелян, получил повреждение и принужден был сесть на воду в 6-ти кабельтовых от берега. К месту аварии были посланы портовые суда, обстрелявшие дирижабль из мелких орудий. После нескольких ответных выстрелов экипаж сдался. Были взяты в плен 3 офицера и 3 нижних чина. Дирижабль пытались буксировать к порту, но в виду волнения и возникшего

---

[1]) Оп. войны 4 янв., дело 7155 стр. 64.
[2]) Дело 8431 стр. 90.
[3]) Дело 7186 стр. 38, стр. 31, 35.
[4]) Дело 7186 стр. 53—61, 12795 стр. 9, 7155 стр. 68.
[5]) Операции подводных лодок изложены в особом исследовании.
[6]) Дело 8431 стр. 91, 92 стр. 7. Рап. Ком. Фл. 51 к. о. дело 7186 стр. 440, 53, 62.

пожара он был уничтожен. В заграничных газетах получилось известие, что паромное сообщение Засниц-Треллеборг [1]) приостановлено, будто бы вследствие появления у Арконы русских подводных лодок. Как указывалось выше, около этого острова 1/14-го января были выставлены минные заграждения крейсером «Россия». Тогда же было получено известие, что мимо южной оконечности с о-ва Лангеланда прошли на восток 3 корабля типа «Дейчланд» [2]).

15/28-го января близ Лапвика появились 3—4 подводных лодки, державшиеся вне обстрела береговых батарей; они вскоре скрылись [3]).

Навигация в Финском заливе стала весьма затруднительной и возможной почти исключительно только для мощных ледоколов; в заливе появились сплошные ледяные поля толщиной от 6—12″, что следовало приписать морозам и установившейся в те дни тихой погоде [4]). Командование флотом рассчитывало, что с наступлением перемены погоды и в случае шторма от SW условия ледяного покрова могут быстро измениться и надеялось на возможность продолжения операций.

16/29-го января подводная лодка «Е—9» атаковала при очень свежем северном ветре и морозе 2 дозорных германских миноносца у мыса Моэнклинт на о-ве Моэн. Один из миноносцев был утоплен [5]). По агентурным сведениям паромное сообщение Засниц-Треллебор с этого было вновь возстановлено [6]).

18/31-го января Командующий Балтийским флотом вновь вошел с ходатайством к Высшему Командованию о разрешении расширить активные операции флота [7]). Он указывал, что операции выполняемые нашими крейсерами в южной и западной части Балтийского моря должны были в ближайшем будущем встретить серьезные затруднения из-за наступления весны и увеличения светлого времени суток, что создавало более благоприятные условия для наблюдения за морем со стороны неприятельских разведочных и дозорных судов. Операции минных судов, должны производиться всецело по операционным путям, ведущим в открытом море, ввиду замерзания Моонзунда и присутствия большого количества льда в Рижском заливе. Препятствия, создаваемые льдом

---

[1]) Дело 7186 стр. 46.
[2]) Дело 7186 стр. 44—45.
[3]) Отнош. Ком. Фл. 51 к. о, дело 8431 стр. 94.
[4]) 7186 стр. 85, дело 12795 стр. 10.
[5]) 7186 стр. 80, 81 дело 84 31 стр. 95.
[6]) Дело 7186 стр. 67.
[7]) Р—т Ком. Б. Ф. 5 ок. Дело 12795 стр. 6. дело 70 14 стр. 87 92.

в Рижском заливе, являются еще более трудно преодолимыми из-за краткости ночей. Возможность сосредоточения в Балтийском море неприятельских превосходных сил в виде крейсеров сильнейших типов, чем те, которыми мы располагали, вызывала необходимость создать обеспечение крейсерским и минным операциям, в лице линейных судов. Наступающее удлинение светлого времени суток, придавало указанным операциям недостаточную устойчивость. Боевые столкновения получали все большую и большую вероятность, тем более что неприятель, по мнению Н. О. Эссен в конце концов должен был понять, что оставлять без противодействия минирование нами его собственных вод, едва-ли допустимо. Командующий флотом указывал, что в то время флот располагал для крейсерских операций крейсерами «Рюрик», «Адмирал Макаров», «Богатырь» и «Олег». Из этих крейсеров «Рюрик» представлял значительную боевую ценность, «Адмирал Макаров» являлся крейсером слабым и уже устаревшим; крейсера же «Богатырь» и «Олег» по существу являлись легкими крейсерами и были неспособны к бою с другими типами больших судов. Остальные крейсера в то время находились в обычном очередном ремонте или-же благодаря деревянной обшивке не могли быть использованы без риска порчи этой обшивки об лед и потери при этом хода и так уже недостаточного, что неизбежно должно было случиться при плавании во льду. Отсутствие быстроходных заградителей вызывало необходимость брать при заградительных операциях мины на крейсера, которые во все время нахождения на них груза мин, делались совершенно неспособными к артиллерийскому бою. Отсюда вытекала необходимость обеспечения предстоящих операций линейными кораблями, без чего эти операции не могли почитаться правильно организованными.

Имея все время в виду основные задачи, возложенные на флот Высшим Командованием, Командующий флотом полагал, что при создавшейся обстановке использование части линейных кораблей для активных операций не внесет нарушения в основное задание флоту по плану кампании—охранять подступы к столице. Наличие бригад линейных кораблей типа «Севастополь» придает 48—12″ орудий в 52 калибра, к имеемым ранее на лин. кораблях 1-ой бригады 16—12″ орудиям в 40 калибров; оборудование центральной позиции береговыми установками и непрерывное увеличение числа орудий на приморском фронте морской крепости Петра Великого еще более усиливает сопротивляемость центральной позиции (Нарген-Паркалауд) и дает основание иметь уверенность, что использо-

вание части главных сил для активных действий вполне целесообразно. В силу этого, Командующий флотом полагал возможным выделить для обеспечения заградительных операций 2 линейных корабля «Андрей Первозванный» и «Император Павел I», представлявшие силу достаточную для боя даже с отдельными крейсерами — дреднаутами. Участие этих двух боевых единиц придало бы каждой операции необходимую устойчивость и возможность выполнения ее успешно до конца во многих случаях открытой силой, т. к. вероятность боевых столкновений во время марш-маневра возрастала по мере увеличения светлого времени, а слабость русских крейсеров не давала уверенности в успешном выполнении возлагаемых на них задач.

Препровождая Верховному Главнокомандующему это ходатайство адмирала Эссена, Главнокомандующий VI армией и Балтийским флотом высказал со своей стороны следующие соображения:

В конце сентября 1914 года он уже указывал (сношения № 226 от 20 сентября 1914 г.) что условия обстановки, при которых считал бы необходимыми активные операции флота, нижеследующие: а) достижение английским флотом значительных успехов над флотом противника, б) успешное развитие операций наших войск против германцев на главном театре в такой мере, что противник не будет в состоянии произвести дессантную операцию за отсутствием свободных войск. в) частичное активное выступление нашего флота на Балтийском море, в случае если английский флот начнет решительные операции против германского флота на Немецком море, когда можно быть вполне уверенным, что появление в Балтике достаточного количества сильнейших кораблей невозможно. С того времени, по мнению Главнокомандующего, обстановка на Балтийском театре претерпела более или менее значительные изменения. Первое из вышеуказанных условий не изменилось; наоборот, второе условие оказалось выполненным в значительной мере. Общая обстановка на обоих сухопутных фронтах (русском и французском) к тому времени несомненно указывала, что противник не мог выделить войск для производства серьезной дессантной операции. Гидрографические условия зимнего времени к тому же исключали возможность производства крупной дессантной экспедиции в Финский залив. Таким образом, с этой точки зрения, являлась возможность некоторых активных действий Балтийского флота. Что касается третьего условия, то до того времени со стороны Английского флота не было признаков стремления начать решительные операции на Немецком море,

однако, последний набег германских крейсеров, являющийся вторичным, указывал, что со стороны нашего противника замечается стремление к операциям крупными силами на Немецком море.

Изменение некоторых факторов обстановки сводится по мнению Главнокомандующего VI армии, в главнейших чертах к нижеследующему:

Гибель «Блюхера», «Иорка», «Фридриха Карла» и нескольких легких крейсеров в значительной мере ослабила германские морские силы, оперирующие в Балтике. В то время противник располагал только тремя большими крейсерами — «Роон», «Принц Адальберт» и «Принц Генрих», по силе своей незначительно превосходящими наши крейсера типа «Баян» и значительно уступающими «Рюрику». Это обстоятельство вероятно должно было вызвать перечисление в Балтийское море части кораблей типа «Дейтшланд» и возможно что заставило бы противника уделить на Балтийский театр один линейный крейсер. Во всяком случае, по мнению Главнокомандующего VI армией, можно было с большой вероятностью ожидать некоторого усиления флота противника на Балтике за счет такового в Северном море. Кроме этого обстоятельства, выполненные нашим флотом заградительные операции, массовые постановки мин у неприятельских берегов, должны были в значительной мере изменить обстановку на Балтийском море в нашу пользу. Можно было с уверенностью сказать, что условия плавания в юго-восточной и южной частях Балтийского моря настолько опасны, что выполнение противником в этих районах широких операций флота является делом крайне трудным и рискованным. Вступление в строй Флота Балтийского моря 4-х линейных кораблей типа «Севастополь» увеличило силу его в отношении выполнения основной задачи—обороны столицы и Финского залива—более чем на 100%. Усовершенствование и оборудование как самой центральной позиции, так передовых районов оперативной зоны (Моонзунд и Або-Оландский район) также в значительной мере способствовали успеху выполнения флотом его основной задачи. Эти новые факторы обстановки указывали на возможность уделения части главных сил для обеспечения активных операций флота, которые не идут в ущерб выполнению его главной задачи (заградительные операции, нападения на берега противника и т. п.). С этой точки зрения ходатайство Командующего флотом Балтийского моря о предоставлении ему права в случае надобности и в целях обеспечения упомянутых операций использо-

вать линейные корабли «Андрей Первозванный» и «Император Павел I», разделялись Главнокомандующим VI армией. Последний присоединился также и к мнению Командующего флотом, что дальнейшие заградительные и иные операции требуют более надежного обеспечения и прикрытия, почему использование для этой цели названных двух линейных кораблей является вполне целесообразным. С другой стороны несомненно, что вывод названных кораблей в Балтийское море при некоторых условиях (внезапное появление всех крейсеров—дреднаутов противника или бригады кораблей дреднаутов, хотя бы типа «Позен») могло бы привести к открытому бою в очень невыгодных для нас условиях. Принятие однако надлежащих мер разведки, а равно безусловно надежная работа агентуры в течении всей войны, а также работа радиопеленгаторных станций, могли бы свести этот риск до возможного минимума. Что касается до ослабления обороны центральной позиции, при условии вывода упомянутых двух кораблей в море, то наличие у позиции бригады кораблей типа «Севастополь» и развитие батарей и средств позиционно-подводной обороне, гарантировала надежность ее обороны. Считая, что главнейшей и постоянной задачей флота Балтийского моря остается оборона столицы и Финского залива, почему использование линейных кораблей типа «Севастополь» вне района главной позиции Финского залива является при обстановке теперешнего времени преждевременной, Главнокомандующий VI армией со своей стороны поддержал ходатайство Командующего флотом.

На это представление Главнокомандующего VI армией была получена нижеследующая директива:

«Для придания устойчивости нашим крейсерским и минным операциям в Балтийском море разрешается использовать в качестве стратегического резерва линейные корабли «Андрей Первозванный» и «Император Павел I», при чем как в рассчете самых операций, так и при их выполнении должны быть приняты все меры к тому, чтобы не подвергать эти корабли риску боевой встречи с значительно превосходными силами противника. № 17, 29 января Янушкевич».

18/31 января были получены агентурные сведения о гибели легкого крейсера «Тетис» и об аварии легких крейсеров «Аугсбург» и «Газелле». Места указаны не были. По тем же сведениям один легкий крейсер постоянно держится у банки Штольпе, где производится вытравли-

вание наших заграждений. (См. карту заграждений №№ 4, 6 и 8 [1]).

26 января / 8 февраля Командующий флотом доносит, что со вступлением весною в строй новых миноносцев типа «Новик» представится возможность развить операции минной силы в более широком масштабе, чем в прошлом году [2]). До того времени все миноносцы с угольным отоплением, базировавшиеся на Моонзунд, возобновляли запасы угля с транспортов, «Новику» же, единственному тогда нефтяному миноносцу, приходилось ходить за нефтью в Ревель или Гельсингфорс, что усложняло все операции и было сопряжено с непроизводительным расходом топлива. В течение наступающих в Финском заливе белых ночей нельзя было рассчитывать на исправную доставку топлива на транспортах в Моонзунд, т. к. коммуникационная линия проходила через район пребывания подводных лодок. Рисковать же крайне малочисленными нефтеналивными пароходами представляется очень нежелательным. Подвоз топлива сухим путем к Моонзунду возможен лишь до Гапсаля, куда проведена железная дорога, но его гавань, благодаря мелководью, не пригодна для миноносцев. Работы же по углублению Гапсальских гаваней и подходов к ней потребовали бы не только больших затрат, но и значительного времени. Поэтому Командующий флотом ходатайствовал о проведении ветки железной дороги длиною 6 — 8 верст к пристани у мыса Рогокюль и об устройстве там складов жидкого и твердого топлива. Характер глубин в районе прилежащем к пристани позволял обойтись самыми незначительными землечерпательными работами.

27-го января / 9-го февраля были получены сведения о подготовке германцами каких-то действий в сторону Финляндии, для чего они [3]) ищут посредников для завербования финляндских лоцманов, а равно и агитаторов для подготовки сочувственного движения в стране. Сведения эти вновь выдвинули на очередь Або-Оландский вопрос. Сообщалось также о выходе заградителей и миноносцев из Данцига на севéр и о взрыве одного парохода у Пальминкена и двух других в море на N от Брюстерорта.

30-го января / 12-го февраля Главнокомандующий VI армией и Балтийским флотом обратился в ставку за разреше-

---

[1]) Дело 7186, стр. 75. [2]) Дело 12795, стр. 12—13.
[3]) Дело 7155, стр. 93.

нием производства флотом некоторых операций в Мемель-Данцигском районе. Поводом к этому ходатайству послужил запрос командования Двинским военным Округом от 24-го Января / 6 февраля нижеследующего содержания: «В ближайшем будущем предполагается операция против Мемеля и прибрежной полосы прилегающей к нему, почему желательно выяснить возможно ли ожидать при этих операциях по побережью какого либо содействия со стороны флота Балтийского моря и морской авиации».

Одновременно с этим Командующий флотом Балтийского моря 26-го января / 8-го февраля представил свои соображения, разработанные независимо от вышеизложенного запроса Двинского Военного Округа относительно операций флота в юго-восточной части Балтийского моря в Мемель Данцигском районе, заключающие и ответ на указанный запрос. Соображения Командующего флотом касались общего вопроса— оказания флотом посильной помощи операциям наших армий в Восточной Пруссии; операция против Мемеля таким образом являлась лишь частностью этого общего вопроса. В основе соображений командующего флотом положено, что главною задачей флота Балтийского моря является оборона Финского залива и столицы, почему вышеуказанная операция представляется для флота второстепенной и выполнение ее не должно итти в ущерб выполнению главной. Н. О. Эссен считал, что для ее производства могут быть использованы обе крейсерские бригады, часть миноносцев и пловучих средств и лишь в крайнем случае линейные корабли «Андрей Первозванный» и «Император Павел I». Наш флот не считал себя в силах держать под постоянным наблюдением юго-восточную часть Балтийского моря и германское побережье, в которое упирается правый фланг наших войск, действовавших в Восточной Пруссии. Поэтому полного обеспечения с моря правого фланга армии при их наступлении наш флот дать не мог. Операции флота в указанном районе могли бы быть только периодическими, разделенными большими промежутками времени, вследствие ограниченности материальных средств.

Главнейшими операциями, которые для решения задачи флот при вышеуказанных условиях мог, по мнению Главнокомандующего, выполнить являются:

1) Заградительные операции по минировании данного района моря и подходов к германским портам Мемелю, Пиллау и Данцигу.

2) Постоянные дежурства подводных лодок в этом районе.

3) Операции по заграждению входов в названные порта путем затопления судов на фарватерах.

4) Операции специально приготовленных судов в Куришгафе.

Для «возможного обеспечения правого фланга армии» Командующий флотом считал, что: 1) заградительные операции минирования уже выполняются флотом в течении всего последнего времени; такие операции не являются по существу новыми и представляют лишь дальнейшее развитие уже сделанного.

2) дежурства подводных лодок крайне желательны, но в то время из-за малого района действия наших лодок для этой задачи были пригодны лишь две английские лодки, почему постоянное их дежурство неосуществимо; посылать английские лодки в указанный район сплошь нами заминированный, где плавание весьма затруднено, Командующий флотом не считал возможным, тем более, что в этом районе объектом действий для лодок будут по всей вероятности пароходы и вспомогательные суда, тогда как лодки присланы для действий против боевых судов противника. Задачей их должны оставаться периодические крейсерства в районе Борнгольм-Аркона.

3) Операции с затоплением пароходов имеют крайне малый шанс на успех из-за исключительной их трудности, почему, Н. О. Эссен полагал нежелательным их производить.

4) Операции специально приспособленных судов в Куришгафе являются крайне важными, ибо могут оказать наибольшую пользу действиям наших войск, поэтому Командующий флотом считал необходимым приготовить все средства дабы при первой же возможности начать такие операции. Операции эти были-бы осуществимы лишь после овладения Мемелем и прочного в нем обоснования.

Для подготовки выполнения операции Командующий флотом предполагал: подвести из Балтийского порта в Либаву по железной дороге три малых подводных лодки дивизиона особого назначения; доставить в Либаву некоторый запас мин заграждений для минирования ближайших подходов к Мемелю, дабы оградить последний от бомбардировки; перевести 4-ю морскую авиационную станцию из Гельсингфорса в Либаву; сосредоточить, подвести и приготовить в Либаве специальные суда и средства для Куришгафа.

Обеспечение всех этих операций со стороны флота противника осуществилось бы действиями крейсерских бригад,

английских подводных лодок и минными заграждениями. Выполнение операций должно было распасться на следующие части:

1) Операции подводных лодок в Мемель-Данцигском районе, в течении всего периода действий до взятия Мемеля.

2) Операции минирования побережья у Мемеля и подходов к нему.

3) Операции крейсерских бригад в южной части моря для отвлечения противника от Мемеля.

4) Одновременная атака Мемеля с суши, с моря и воздуха.

5) Переход к Куришгафу специальных судов и перенос базирования малых подводных лодок и авиационной станции из Либавы в Мемель.

Существенная помощь флота нашим армиям в Восточной Пруссии и у Мемеля могла бы быть оказана лишь начиная с конца марта ибо только с этого времени состояние ледяного покрова позволило бы вывести миноносцы и малые суда из Финского залива и вообще флот получил бы большую свободу передвижения; к тому же времени могли бы быть выполнены и все подготовительные работы. Ранее этого срока содействие флота по взятию Мемеля могло бы выразиться лишь в усилении минного заграждения в Мемель-Данцигском районе, которое уже было намечено Командующим флотом к выполнению в ближайшее время. Кроме того из Гельсингфорса был отправлен некоторый запас мин заграждения для постановки их у самого Мемеля плавучими средствами Либавского порта.

На это представление Главнокомандующего VI-ой армии 8/21 февраля была получена телеграмма из Ставки: «Соображения одобрены. Вследствие изменившейся обстановки операции отлагаются на неопределенное время. 8/21 февраля Янушкевич».

Напомним, что 25-го января/7 февраля началось наступление Гинденбурга против нашей 10-й армии и произошло зимнее сражение на Мазурских озерах [1]), завершившееся 5/18 февраля окружением нашей 10-й армии и ее поражением.

---

[1]) Stegemanns, Geschichte des Krieges.

Заградительная операция 1 (14) февраля 1915 г.

Предположения о развитии [1]) сухопутных операций в Восточной Пруссии вызвали желание со стороны Командования флотом создавать затруднения для противника в подвозе войск и снаряжения через порта Данцигской бухты. Для этой цели была выполнена новая заградительная операция; собран отряд крейсеров, состоявший, из бр. крейсера «Рюрик», бр. крейсера «Адмирал Макаров» и крейсеров «Олег» и «Богатырь», под командой Начальника 1-ой бригады крейсеров. К этому отряду был придан полудивизион эскадренных миноносцев особого назначения «Генерал Кондратенко», «Сибирский Стрелок», «Охотник» и «Пограничник», под командой флаг-капитана по оперативной части штаба флота; этот полудивизион имел задачей пройти между нашими, еще ранее поставленными минами заграждения, и выставить мины на ближайших подходах к Данцигу. Несмотря на зимнее время и лед в Финском заливе, представлялась возможность, благодаря южным ветрам, послать миноносцы в этот период года, вообще исключающий деятельность минных судов со слабыми для ледяного плавания корпусами.

29 янв./11 февр. полудивизион миноносцев для скрытности операции перешел из Ревеля в Балтийский порт, где принял мины с посланнаго туда ледокола «Царь Михаил Федорович», а крейсера «Олег» и «Богатырь» вышли на рейд, где приняли ночью по 100 мин заграждения. 30 янв./12 февр. миноносцы, идя в густом разбитом льду, пришли в бухту Тагалахт на Эзеле, а крейсера отправились протраленными путями из Финского залива в море, рассчитывая утром 31 янв./12 февр. соединиться с миноносцами в открытом море на параллели южной части Готланда.

Во все прежние заградительные операции миноносцы возвращались в базы через Ирбенский пролив и Моонзунд, причем плавание рассчитывалось таким образом, чтобы успеть войти в Рижский залив до рассвета, и не попасть в светлое время дня под обстрел неприятельских крейсеров. Но Моонзунд замерз и миноносцам пришлось бы итти днем открытым морем вокруг Даго, что являлось особенно опасным из-за большого преимущества в скорости неприятельских крейсеров и миноносцев; поэтому поддержка крейсеров в этой операции являлась настоятельно необходимой.

Около 4-х часов утра отряд крейсеров, в густую пасмурность, при падающем снеге приблизился для определения

---

[1]) Дело 12795 стр. 14—15.

места, к маяку Фаро, имея ход 16 узлов. Крейсер «Рюрик» при этом ударился днищем о подводные камни и получил настолько тяжелые повреждения, что Начальник отряда признал необходимым отменить операцию и возвратиться обратно. На крейсере в результате оказались затопленными большая часть отделений двойного дна, часть нижних угольных ям и 3 кочегарное отделение, давшие в сумме 2400 тонн воды. Идя 5-ти узловым ходом в густом тумане «Рюрик» конвоируемый остальными судами пришел 2/5 февраля вечером в Ревель.

Ночь с 30 на 31 Января (12 на 14 Февраля) миноносцы провели в бухте Тагалахт на якоре; итти можно было только засветло, т. к. приходилось все время лавировать между льдинами, дабы не получить повреждения об лед. Когда была получена радио об аварии «Рюрика» и возвращении крейсеров, Начальник отряда собрал командиров, чтобы обсудить возможность похода без поддержки крейсеров. Командиры единогласно высказались за продолжение похода ввиду благоприятной для операции погоды. Уже на пути на юг была получена радио от Командующего флотом, разрешавшего действовать по усмотрению [1]).

Идя в густой пасмурности, местами в сплошном очень тяжелом для миноносцев льде полудивизион спустился к югу от Виндавы и затем 20-ти узловым ходом пошел в море к Данцигской бухте. В ночь с 31 Января на 1/14 Февраля полудивизион пройдя наши ранее поставленные заграждения (см. карту № 10 и № 2) вышел на подход к Данцигу.

Подходя к месту постановки заграждения (№ 13), уменьшив ход для сбрасывания мин, миноносцы начали поворачивать на O-st. Во время поворота они вошли в стену тумана такой исключительной густоты, что совершенно скрылись из вида друг друга. Головной и третий миноносцы немедленно зажгли гакобортные огни; второй миноносец несколько замедлил это сделать и был потерян третьим из виду. Мины нужно было начинать ставить по счислению непосредственно после поворота; заграждение должно было быть поставлено совершенно точно, дабы заградить курс, который по агентурным сведениям неприятель давал своим судам для выхода из Данцига на север. Третий миноносец («Охотник»), поэтому не увеличил хода и не пошел искать переднего мателота, а передал заднему приказание начать ставить мины.

---

[1]) Дело 12795 стр. 15.

Во время постановки была усмотрена у самого борта «Охотника» германская вешка, вероятно обозначавшая границу протраленного фарватера: мины были поставлены по обе ее стороны.

Два передних миноносца, как было условлено на случай разделения полудивизиона, направились на север и поставили заграждение № 14. Пройдя в густом тумане самым полным ходом ворота между заграждениями, обе пары около полудня соединились у Люзерорта, после чего продолжали итти в тумане и во льду по лоту вдоль берегов Эзеля и Даго. Первое определение по маякам, полудивизион имел по Оденсхольму. 3/16 Февраля около 8 ч. утра полудивизион вошел в Ревельскую гавань [1]).

Несмотря на исключительно неблагоприятные условия плавания во льду, повреждения, полученные миноносцами, ограничивались небольшой трещиной в листе обшивки у ватер-линии миноносца «Генерал Кондратенко», течь через которую была на походе устранена судовыми средствами.

Повреждение это было получено в Балтийском порту, когда миноносцу пришлось пробиваться через лед к стоявшему с минами на якоре ледоколу «Михаил Федорович».

За эти дни неприятельские [2]) суда, крейсера и подводные лодки были в море; поврежденный «Рюрик» при возвращении разошелся с каким-то неприятельским крейсером, но из-за тумана и пасмурности неприятелем обнаружен не был.

Английская лодка «Е I» с 27 Янв. (9 Февр.) по 2/15 Февраля как и ранее выходила в крейсерство к острову Борнгольму, но не встретила на пути ни одного неприятельского судна.

Через полчаса после захода полудивизиона в гавань задул северно-восточный ветер и начал нагонять лед. Если бы миноносцы задержались в море, то несомненно претерпели бы значительные аварии от льда.

Назначенный на 5/18 февраля выход в море [3]) крейсеров «Адмирал Макаров», «Олег» и «Богатырь» оказался невыполнимым и крейсерам, встретившим в Суропском проходе тяжелый лед, пришлось вернуться в гавань.

Благодаря северным ветрам и морозам появление больших масс льда под южным берегом вызвало необходимость вернуть

---

[1]) Дело 12795 стр. 16. [2]) Дело 12795 стр. 16.
[3]) Дело 12795 стр. 19.

в Ревель на некоторое время даже дозорные суда, несущие наблюдение за выходом в Финский залив около меридиана о-ва Оденсхольма.

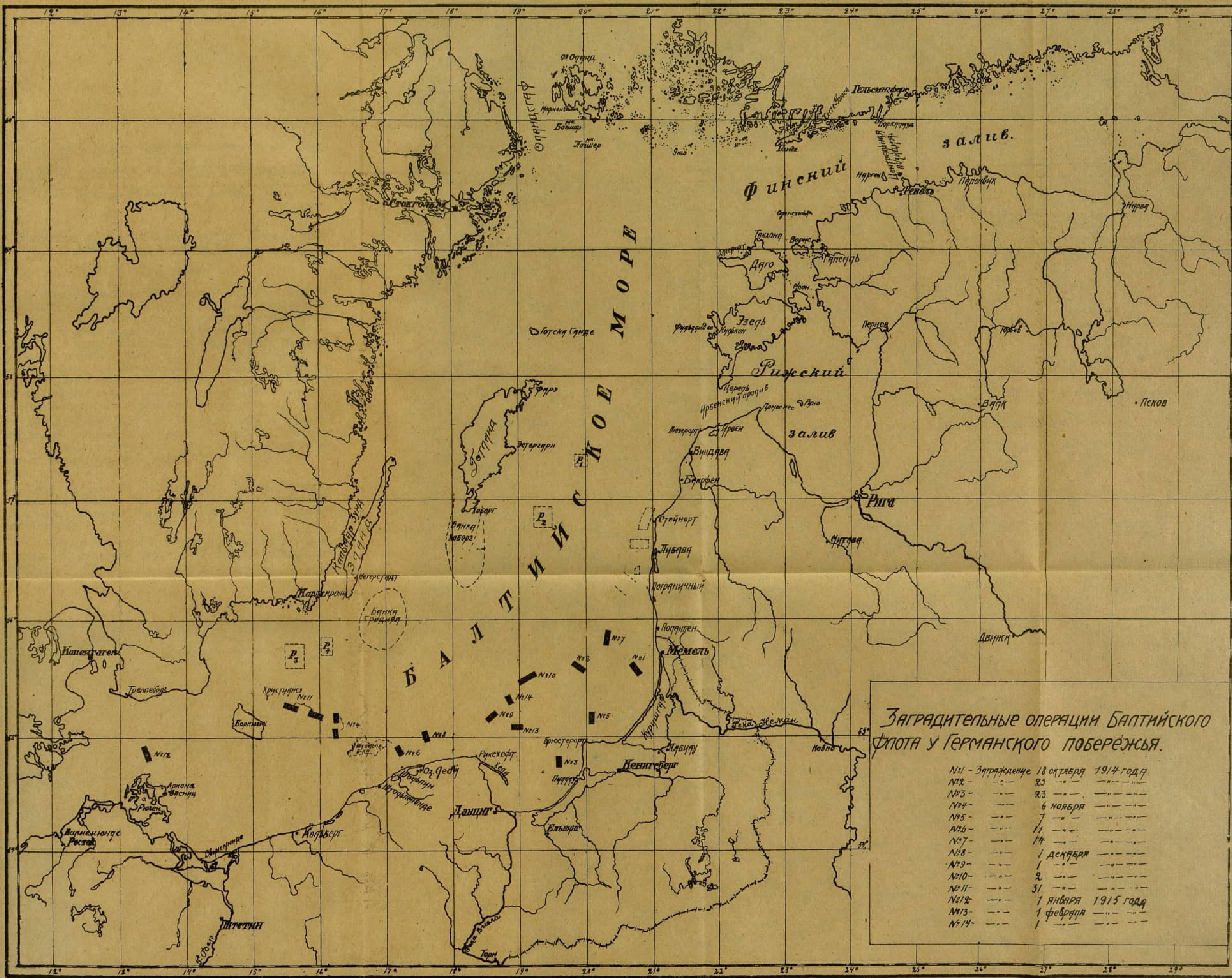
Дальнейшие заградительные операции в неприятельских водах пришлось отменить до более благоприятных условий льда, наступивших лишь весной [1]).

П. Гельмерсен.

---

[1]) После напечатания первой части этой статьи была получена в Морской Исторической Комиссии книга адмирала Шеера: «Deutschlands Hochseeflotte im weltkriege», из которой видно, что в конце октября 1914 года была решена посылка 2-й эскадры (Дейчланды), для операций в крупном масштабе против Либавы, которая в течении зимы могла бы сделаться «неприятной для германцев базой для подводных лодок». От операции этой пришлось немцам отказаться в последний момент, на основании предписания морского генерального штаба, полученного эскадрой уже на пути. Сведения о деятельности английских подводных лодок в Балтийском море заставили германское командование изменить решение, т. к. «во время обстрела берега линейные корабли могли-бы сделаться весьма удобной мишенью для подлодок». «В первые месяцы войны, говорит адмирал Шеер, германское командование сильно преувеличивало опасность подводной войны, т. к. в отражение атак подводных лодок еще не было достаточного опыта».

Повидимому операция против Либавы должна была иметь место между 3-м и 6-м ноябрем н/ст.



Заградительные операции Балтийского флота у Германского побережья.
№1 - Заграждение 18 октября 1914 года
№2 - —„— 23 —„— —„— —„—
№3 - —„— 23 —„— —„— —„—
№4 - —„— 6 ноября —„— —„—
№5 - —„— 7 —„— —„— —„—
№6 - —„— 11 —„— —„— —„—
№7 - —„— 14 —„— —„— —„—
№8 - —„— 1 декабря —„— —„—
№9 - —„— 1 —„— —„— —„—
№10 - —„— 2 —„— —„— —„—
№11 - —„— 31 —„— —„— —„—
№12 - —„— 1 января 1915 года
№13 - —„— 1 февраля —„— —„—
№14 - —„— 1 —„— —„— —„—
Балтийское море
Финский залив.
Рижский залив
Стокгольм
Гельсингфорс
Ревель
Рига
Мемель
Либава
Виндава
Кенигсберг
Данциг
Штетин
Копенгаген
Готланд
Эзель
Даго
Псков
Двинск
Ковно

Период крейсерских походов и ожидания генерального сражения на Центральной позиции.

13—26 июля по 24 августа—6 сентября 1914 г.

---

1. Выполнение плана мобилизации и действия флота до объявления войны Германией России.

12/25 июля.

В 14-ом часу в Ревеле на «Рюрике» состоялось заседание флагманов и капитанов, на котором адмирал Эссен сообщил, что в 18 часов истекает срок ультиматуму, предъявленному Австрией Сербии, совершенно неприемлемому по своему содержанию и форме, вследствие чего разрыв между Австрией и Сербией неизбежен. Россия на это не может взирать равнодушно, поэтому неизбежны осложнения между Петроградом и Веною. Далее узел может запутаться, и в результате можно ожидать вмешательства Германии и других стран. «Положение признается нашим правительством серьезным».

Адмирал был убежден в неизбежности войны и старался вселить это убеждение в участниках собрания, он призывал быть в полной готовности к войне, которая может разразиться каждую минуту и заявил, что «Отступления не будет».

После собрания был принят ряд мер, направленных к обеспечению Балтийскаго флота от внезапного нападения, Германского флота до объявления войны; из них наиболее существенны;

1) Сосредоточение, в Паркалауде, минных заградителей, готовых к постановке заграждения на центральной позиции.

2) Осмотр крейсерами моря в районе перед устьем Финского залива.

3) Сосредоточение бригады подводных лодок на рейде Векшер.

4) Приказание флоту—впредь с темнотой быть готовым к отражению минных атак.

5) Издана особая инструкция для радиотелеграфирования с полуночи 13-го июля.

Обстановка на Балтийском театре в эти дни ничем не отличалась от обстановки мирного времени. Командование имело лишь предупреждение о назревающем кризисе, прочие же источники его осведомления не сообщали пока ничего тревожного, не считая усиленного обмена иностранными, особенно германскими, радиостанциями, шифрованными телеграммами [1]).

В Красном Селе, под председательством государя, состоялось заседание, на котором обсуждалась записка, составленная 11/24 июля Начальником Морского Генерального Штаба совместно с Командующим флотом—об обстановке на Балтийском театре. Директивы, полученные в результате этого заседания сводились к следующему:

«1) Постановку главного минного заграждения выполнить по особому повелению государя: теперь же иметь все в полной готовности и зорко следить за событиями».

«2) С расформированием учебных отрядов обождать [2]). Разрешается по усмотрению посылать суда отрядов в Кронштадт для приемки боевого запаса».

«3) Войти с особым срочным представлением об истребовании денег на мероприятия по подготовке флота».

«4) Охрану рейдов в Ревеле, Свеаборге и Кронштадте разрешается установить».

«5) Военное положение в крепости Императора Петра Великого можно будет объявить с объявлением мобилизации Балтийского флота».

13/26 июля.

В полночь 13/26 июля с Ревельского рейда вышли в море крейсера «Громобой», «Баян», «Паллада», Адмирал Макаров» и с ними эскадренный миноносец «Новик». На траверзе Суропского маяка корабли застопорили машины и Началь-

---

[1]) Дневник И. Ренгартена.

[2]) Что по плану мобилизации должно было быть выполнено для пополнения числа специалистов.

ник бригады крейсеров, собрав командиров, сообщил им о настоящем положении и о приказании, полученном от Командующего флотом, итти в завесу на линию Оденсхольм—Аякс.

После собрания в 2 ч. 40 мин. корабли дали ход и зарядили орудия. В 5 час. 30 мин. крейсера были перестроены в цепь по направлению 166°—346°. с расстоянием между кораблями 50 кабельтовых, курсы 256°—76°. Так корабли ходили до 2 ч. 40 м. после чего в одной кильватерной колонне пошли в Гангэ, где стали на якорь в 0 ч. 30 мин. 14 июля и приготовились к отражению минной атаки.

Около 14 часов 13/26 июля крейсер «Адмирал Макаров» донес по радио о виденных им за кормой в море 2-х двухтрубных, двухмачтовых судах серой окраски, которые повернули и скрылись за горизонтом. Посланный на поиски их «Новик» ничего не обнаружил. Ночью в Гангэ организовали охрану рейда катерами с кораблей на параллели Руссарэ и в проливе Туллуден. С кораблей бригады списали на берег болгарских и сухопутных офицеров, плававших для ознакомления с флотом, а также вольнонаемную прислугу и мастеровых [1]).

Из обычных радиотелеграфного агенства Командованию флотом стало ночью известно, что Сербия отклонила все требования Австрии и дипломатические сношения между этими странами прерваны.

Русское Правительство предложило Австрии отсрочить приведение в действие ультиматума, отклоненного Сербией. Адмирал получил извещение, что с 13/26 июля [4]) объявлено начало «Подготовительного к войне периода». Предполагалось в нем указанные мероприятия тепер же провести в жизнь [2]) и [4]). Сделаны распоряжения по частичной мобилизации некоторых технических средств для флота. Работа Штаба приняла характер напряженной и спешной подготовки к переходу на положение войны [4]).

Ночью же, с 12/25-го на 13/26-ое июля, бригада линейных кораблей в составе «Цесаревич», «Слава» и «Павел I», вышла без огней в море и перешла из Ревеля в Гельсингфорс, где приступила к погрузке угля, а затем и к приве-

---

[1]) Дело № 12601. [2]) Дело № 7183 и Дневн. И. Ренгартена.
[3]) Мероприятия перечисленных в сборнике № 1 в статье Е. Винтера стр. 8.
[4]) Дневн. И. Ренгартена.

дению кораблей в боевую готовность [5]). К вечеру 13 июля Командующий Морскими Силами перешел на «Рюрике», с «Охотником», в Гельсингфорс, где стал на внешнем рейде [1]) и [4]).

Министром Торговли и Промышленности было сделано распоряжение о задержании в Ревеле и Либаве пароходов Восточно-Азиатской Кампании, имеющих беспроволочный телеграф, и об отправке стоявших в Либаве судов в Ревель, в распоряжение Командующего Морскими Силами Балтийского моря [2]).

14/27 июля.

Отряд заградителей «Амур», «Енисей», «Нарова» и «Ладога», с 4-м дивизионом миноносцев, сосредоточились в Паркалауде в полной готовности к постановке заграждения на центральной позиции [1]) и [2]).

В 4 часа 15 мин. бригада крейсеров вышла из Гангэ в море, заняв цепь, как в предыдущий день. За день ничего подозрительного не было замечено. В 23 часа 10 мин. бригада вернулась на якорь в Гангэ [3]).

В тот же день Адмирал просил разрешения высшего Командования расформировать учебные отряды для использования их судов, средств и личного состава [1]). Корабельные гардемарины были списаны с бригады крейсеров, ввиду их предстоящего производства в мичмана [3]).

«Андрей Первозванный» стоял в Кронштадте в Новом Аварийном доке где исправлял повреждения подводной части, полученные 18 июня/1 июля 1914 г. во время выполнения штурманско-стратегического обследования фарватера южнее Оденсхольма. Корабль правым бортом задел за камень, не обозначенный на карте. Работы на нем велись въ самом срочном порядке.

Состоявшим въ Учебном отряде Судов Морского Корпуса крейсерам «Россия», «Олег» и «Богатырь» Министр приказал срочно принять боевой комплект и итти в распоряжение Командующего Морскими Силами; канонерским лодкам «Храбрый» и «Хивинец» приказано также поступить в распоряжение Командующего Морскими Силами, передав гардема-

---

[1]) Дневн. И. Ренгартена. [2]) Дело № 7183. [3]) Дело № 12601.
[4]) Дневн. Виноградского. [5]) Дело № 12801.

рин на «Воин»; учебные же суда «Воин» и «Верный» с воспитанниками Морского Училища должны были плавать у Кронштадта и Биорке. Гердемаринам на миноносцах «Амурец» и Уссурнец» было приказано остаться, а миноносцам нести службу по усмотрению Командующего Морскими Силами.

В Кронштадте началась постановка крепостного минного заграждения (на проводах), которую предполагалось закончить в течение 7 дней [1]).

15/28 июля.

Командующий флотом, на миноносце «Пограничник», перешел на Ревельский рейд [3]).

Днем бригада крейсеров по прежнему находилась в завесе, кроме крейсера «Адмирал Макаров», вышедшего в 2 часа 30 мин. в Ревель за углем, водой и провизией, и эскадренного миноносца «Новик», ушедшего в 12 час. 35 мин. в Ревель для наливки нефтью. На ночь в 20 ч, 15 мин. крейсера стали на якорь у северной оконечности Оденсхольма на 110° от него в расстоянии 6-ти миль [4]).

В Либаве для перевода учебного отряда подводного плавания приготовлен транспорт «Анадырь», который должен взять на буксир три подводных лодки отряда [1]).

Вечером того же дня в 20 час. 05 мин. Командующий флотом получил извещение по телеграфу от Начальника Морского Генерального Штаба об объявлении Австрией войны Сербии и о том, что Австрия мобилизовала 8 корпусов своей армии [1]) и [2])

16/29 июля.

Утром адмиралом была получена шифрованная телеграмма: «Министр приказал расформировать учебные отряды. Вероятно сегодня будет объявлена мобилизация флота, Киевского, Одесского, Казанского и Московского округов» [5]).

Частичная мобилизация путем отдельных распоряжений продолжалась [2]); отдано распоряжение о тушении некоторых маяков, в зависимости от стоянки судов [1]).

---

[1]) Дело № 7183. [2]) Дневн. И. Ренгартена. [3]) Дневник Виноградского.
[4]) Дело № 12601. [5]) Дело № 740.

Учебный отряд подводного плавания, лодки «Белуга», «Пескарь» и «Стерлядь» и плавучие средства Либавы в 19 час. 15 мин. вышли в Ревель [1]) и [2]).

В тот же день Командующий флотом просил о скорейшей присылке к флоту судов, бывших в шхерах для охраны «Штандарта», 5 миноносцев 1-го дивизиона, 7-й дивизион и «Войсковой» [1]).

Бригада крейсеров по прежнему находилась в цепи; к ней присоединился пришедший из Ревеля в 4 ч. 30 мин. с провизией для всех кораблей крейсер «Адмирал Макаров». В 6 час. «Паллада» была отправлена в Ревель. В 16 час. 15 мин. к бригаде присоединился эскадренный миноносец «Новик» с секретными пакетами [3]).

Бригада линейных кораблей оставалась в Гельсингфорсе на наружном рейде, где стоянка являлась более спокойной и обеспеченной, чем в Ревеле, где еще не было налажено боновое заграждение [1]). Днем была задержана германская яхта, пришедшая в Ганге из Моонзунда и пытавшаяся пробраться в Лапвик. Ее осмотрели жандармы. Крейсера резерва: «Аврора», «Богатырь» и «Олег» окончили приемку запасов, тогда как «Россия» должна была закончить ее к 18 час.; механизмы на ней могли быть готовы лишь к 10 ч. утра 17/30 июля [3]).

Адмирал ожидал объявления мобилизации, чтобы свезти с кораблей все лишнее на берег [1]).

Вечером Адмирал получил шифрованную телеграмму: «Государь приказал произвести с полуночи на 17/30-е мобилизацию Балтийского и Черноморского флотов, Киевского, Казанского, Одесского и Московского округов».

Тотчас же все частные начальники были предупреждены о предстоящем в полночь сигнале по радиотелеграфу об объявлении мобилизации.

Выполнение плана мобилизации и действия флота с полуночи 17—30 июля до объявления войны Германией России.

17/30 июля.

В полночь Командующий флотом объявил по морским силам и портам о мобилизации условной радио: «Дым» «Дым» «Дым» Оставаться на местах [2]).

---

[1]) Дело № 7183. [2]) Дело № 7162. [3]) Дело № 12601.

Одновременно на «Рюрике» был поднят флаг Командующего флотом Балтийского моря, согласно морского Устава [1]). Во всех частях и на всех кораблях флота вскрыты оперативные пакеты. Эти оперативные пакеты составлены были в 1912 году и содержали документальные указания и инструкции по мобилизации и стратегическому развертыванию согласно плану кампании, в основании которого лежала оборона центральной позиции—Ревель—Паркалауд, которую Балтийский флот должен был удерживать, пока русские армии не закончат своего развертывания по линии крепостей.

В 2 часа ночи Адмиралом получена телеграмма, извещавшая об отмене всеобщей мобилизации после переговоров Русского и Германского императоров и оставлении в силе лишь мобилизации флотов и 4-х военных округов. Подтверждалось также, что постановка центрального заграждения может быть поставлена только по особому повелению Государя [2]).

Утром была получена телеграмма от Начальника Морского Генерального Штаба: «По имеемым сведениям Германия объявила сегодня в 8 часа общую мобилизацию [2]). Адмирал получил предупреждение, что Швецию надлежит также считать вероятным противником нашим, так как по сведениям между Германией и Швецией 12/16 июля заключено соглашение [2]).

В полдень Адмирал Эссен вышел впервые под флагом Командующего флотом, на эскадренном миноносце «Охотник», в Паркалауд, с целью убедиться в готовности и исправности сосредоточенного там отряда заградителей. Здесь он посетил все заградители и миноносцы четвертого дивизиона. Затем на флагманском корабле Адмирал собрал всех командиров во главе с начальником отряда, и выслушал доклад Начальника о готовности отряда и приготовленных к постановке на линии Паркалауд—Нарген 3000 мин заграждения [3]).

Командующий флотом был убежден в неизбежности войны и полагая вполне вероятным нападение Германского флота до оффициального объявления войны, он послал в 14 час. 50 мин. Морскому Министру телеграмму следующего содержания: «Считаю необходимым теперь же поставить заграждение. Боюсь опоздать» [1]).

---

[1]) Положение о Начальнике действующего флота, пункт 12.
[2]) Дело № 7183. [3]) Дело № 7162.

Осмотрев отряд заградителей, адмирал вышел в Гельсингфорс; в 15 час. 50 мин. на пути в Гельсингфорс, получено радио Генерального Штаба с агентурным известием о выходе части германского флота из Киля в Данциг. Прочтя это радио Командующий флотом сказал: . . . . . «Пусть меня потом сменят, но я ставлю заграждение . . . . . .» и лично продиктовал следующую радио: «Морские силы. Задержать все суда в коммерческих портах. Вход и выход из Финского залива закрыть впредь до моего распоряжения. Ставить заграждения».

Опасаясь, однако, что на нашем заграждении начнут взрываться пароходы, если объявление войны затянется, адмирал приказал радио пока не посылать, но иметь ее наготове.

Попутно он приказал составить и набрать телеграмму, адресованную непосредственно государю, в которой указывалось, что Командующий флотом считает положение чрезвычайно серьезным; немедленная постановка заграждения необходима, запоздание может сделать для нас борьбу с германским флотом невозможной.

В 16 час. 30 мин. Адмирал Эссен вернулся в Гельсингфорс и перешел на «Рюрик». Обеспокоенный неопределенностью положения, он послал в Петербург флаг-офицера, с приказанием передать Начальнику Морского Генерального Штаба, что Командующий флотом требует немедленно ответа: «Будет война или нет» [1]).

В 18 часов Командующий флотом послал Морскому Министру телеграмму: «Прошу сообщить о политическом положении. Если не получу ответа сегодня ночью, утром поставлю заграждение» [2]).

В тот же день с утра корабли сдавали в порт лишние шлюпки, тенты, всякие не могущие пригодиться в военной обстановке вещи, лишнее дерево, вообще все, что легко загорается и усиливает пожар [3]).

Согласно плана стратегического развертывания флота, линейные корабли; «Император Павел I», «Цесаревич», «Слава» и броненосный крейсер «Рюрик», с 12 миноносцами, перешли из Гельсингфорса к Наргену, где и стали на якорь в 23 часа 20 мин. по остовую сторону острова. Миноносцы были отправлены в дозор [1]).

---

[1]) Дневн. И. Ренгартена. [2]) Дело № 7183. [3]) Дневн. Виноградского.

18/31 июля в 4 часа на имя адмирала Эссена с берега получена была телеграмма: «Разрешаю ставить главное заграждение № 1. Главнокомандующий Генерал-Адъютант Николай».

В 4 часа 15 мин. принята была условная радио Морского Министра: «Молния», содержащая приказание ставить заграждение [2]).

Немедленно был сделан ряд распоряжений: Начальнику отряда заградителей приказано приступить к постановке главного заграждения, о чем в 4 ч. 50 мин. извещен Начальник бригады крейсеров, которому велено задерживать все пароходы, направляющиеся в Финский залив, и находиться в виду Дагерорта в полной готовности к бою [1]).

Около 5 час. послана телеграмма Начальнику бригады подводных лодок: «Выходите на позицию. Готовьтесь к бою. Главное заграждение ставится» [3]).

В 5 час. 25 мин. дана условная радио: «Огонь» «Огонь» »Огонь»—Морским силам и портам приступить к оперативным действиям по подготовке театра [2]).

На «Рюрике» был поднят сигнал: «Приготовиться к бою» [4]), а в 5 час. 57 мин. заградителю «Волга» приготовиться ставить заграждение, выйти из гавани под охраной «Воеводы», «Беркута» и «Кондора» и итти в Суропский пролив, где ожидать приказаний.

Сведений о намерении противника в это время не было, если не считать наблюдения радиостанции Гапсаль: в 3 ч. 5 мин. ею обнаружено было радиотелеграфирование, которое по мнению Штаба принадлежало германскому крейсеру «Страсбург», при чем составилось впечатление, что этот крейсер находится в море и ведет переговоры с Берлином [1]).

В 6 час. 56 мин. отряд заградителей: «Амур», «Енисей», «Ладога» и «Нарова», вышедший через 15 мин. по получении приказания, начал постановку заграждения на центральной позиции. Перед этим миноносцы 4-го дивизиона протралили выход из Паркалауда. К началу постановки заграждения, для его охраны с Ost и с Westa. Начальником отряда заградителей были посланы миноносцы 1-го дивизиона, по 2 с каждой стороны [5]).

---

[1]) Дневн. И. Ренгартена. [2]) Дело № 7183. [3]) Дело № 12602.
[4]) Дневн. Виноградского. [5]) Дело № 12601.

В 6 час. 54 мин. Командующий флотом дал радио по морским силам: «Приступаю к постановке главного минного заграждения [1]).

Эскадра «Рюрик», «Император Павел I», «Цесаревич» и «Слава», имея миноносцы в дозоре, крейсеровала на меридиане Пакерорта [2]). Бригада крейсеров находилась в районе Дагерорта в боевой готовности, а подводные лодки стояли на назначенных им позициях (о чем Командующему флотом было доложено в 7 час. 34 мин.).

Подводным лодкам было предписано оставаться на позициях до захода солнца.

Так было выполнено развертывание флота для обеспечения постановки главного заграждения. Суропский пролив пока не был загражден, там был поставлен заградитель «Волга» в полной готовности ставить мины по первому приказанию.

В 8 ч. 30 мин. Командующий флотом дал радио по морским силам и портам: «Объявляю крепость Ревель на военном положении» [2]).

Постановка главного заграждения продолжалась около 4-х часов, в 10 час. 35 мин. она была окончена. За это время было поставлено 2124 мины в 8 линий; из них взорвалось 11 [3]).

Командование считало в эти часы вероятным появление и нападение германского флота, но противник не показывался; о нем было лишь одно донесение: в 9 час. 45 мин. с поста «Дагерорт» видели в 30-ти милях на зюйд-вест 70°—две мачты неизвестного крейсера.

В 10 час. 15 мин. эти мачты скрылись [4]).

В 11 час. 31 мин. Командующий флотом донес по радио Главнокомандующему и в Морской Генеральный штаб, что минное заграждение, поставлено [5]).

Эскадра направилась в Ревель и в 15 час. стала на якорь на Ревельском рейде.

От Начальника бригады крейсеров в 13 час. был получен характерный для данной обстановки запрос: «С кем война?». На что Командующий флотом отвечал, что об этом еще нет сведений, но положение считается серьезным, причем вероятные противники Германия и Швеция.

---

[1]) Дело № 7163. [2]) Дело № 12801. [3]) Дело № 12602.
[4]) Дневник И. Ренгартена. [5]) Дело № 7183.

В начале 18-го часа корабли снялись с якоря на Ревельском рейде и перешли в Гельсингфорс, где стали на якорь на внешнем Свеаборгском рейде.

В 17 ч. 50 м. Адмиралу донесено о выходе из Кронштадта для присоединения к действующему флоту бригады крейсеров резерва [1]).

Днем прибыл и вступил в распоряжение Командующего флотом эскадренный миноносец «Войсковой» [2]).

С берега получено агентурное сообщение: в ночь на 15/28 июля часть действующего Германского флота прошла в Данциг в полной боевой готовности; 12 германских миноносцев вышли в море по получении экстренного приказания [3]).

В 19 ч. 53 м. Командующий флотом дал радио по морским силам: Ночью в Финский залив возможно появление неприятельских миноносцев [2]).

Следующим радио, в 21 ч. 56 м. по морским силам и портам, приказано опасаться бонового заграждения на рейде Ревель [2]).

В 22 ч. 45 м. Морские силы извещались о том, что будут потушены, согласно сделанного раньше распоряжения, маяки: Нарген, Оденсхольм, Вормский, Пакерорт, оба Дагерорта, Руссаре, Утэ, Бенгшер, а также сняты вехи банок южного берега от Дагерорта до маяка Пакерорт [2]).

19 июля, 1 августа. Из порта Императора Александра III, в порядке эвакуации, пришли в Ревель—транспорт «Анадырь» и три подводных лодки учебного отряда.

В течение ночи было два извещения от Начальника Морского Генерального Штаба, сообщавших Командованию Балтийского моря, что по сведениям из Франции, германский флот вышел из Киля и вероятно в Данциг и что Кильский канал закрыт для всех судов, кроме военных.

В 1 ч. 30 м. пост на Тахконе видел на NW 30° в 6 милях повидимому 2 миноносца, без огней, шедших малым ходом, курс норд ост.

В течение дня морские летчики авио-станции Кильконд вылетали для разведки, но ничего не обнаружили.

В 15 ч. воздушные разведки были прекращены из за посвежевшего ветра [1]).

Командующий флотом на «Пограничнике» в 15 ч. вышел в Ревель произвести смотр прибывшей из Кронштадта резервной бригаде крейсеров.

---

[1]) Дневник И. Ренгартена. [2]) Дело № 1763.

Днем миноносцы полудивизиона особого назначения «Сибирский Стрелок» «Генерал Кондратенко», «Охотник», и миноносцы 2-й группы 1-го дивизиона приняли с блокшива мины заграждения, готовили их к постановке и в 20 ч. вышли к Паркалауду, где стали на якорь в 22 часа [1]).

Первое сведение об объявлении войны Командованием Балтийского моря было получено вечером этого дня: в 20 ч. 20 м. с Александровского поста (на Свеаборгской крепости) семафором было передано содержание только что полученной из Петербурга телеграммы: «Германия объявила войну. № 1225 Григорович» [2]).

Затем тоже известие было подтверждено телеграммой Главнокомандующего [3]).

Командиру Порта Императора Александра III была дана радио Морским Министром: «Уничтожайте порт, Германия объявила войну» [3]).

В 21 ч. 25 м. Начальник восточного района службы связи сообщил по Морским силам: «Кронштадт объявлен на осадном положении. Суда приближающиеся ночью без предупреждения будут расстрелены» [4]).

Около 21 часа к спуску флага Командующий Флотом прибыл из Ревеля и перешел на «Рюрик». Там по окончании богослужения Адмирал обратился с речью к команде, в которой заявил о задачах флота—защите столицы, о достигнутом уже успехе—своевременной постановке заграждения, о необходимости это заграждение защитить, и вновь провозгласил свой девиз: Отступления не будет [5]).

2. Период ожидания генерального сражения на подготовленной позиции и крейсерских походов.

20 июля (2 августа) *1) Приготовление к бою на центральной позиции. Ожидание ее прорыва. Дозоры в устье залива.*

Объявление войны Германией Командующий флотом отметил в особом приказе по флоту, составленном в ночь с 19 на 20 июля. (Содержание его помещено в Сборнике № 1).

В этот день считалось вероятным немедленное нападение противника, а потому Командованием были отданы приказания о постановке (по плану) минных заграждений в шхерах

---

[1]) Дневник Виноградского. [2]) Дневник И. Ренгартен. [3]) Дело 7183.
[4]) Дело 7163. [5]) Дневник Е. Винтера

миноносцами 2-й минной дивизии и о выходе, с рассветом, на позиции подводных лодок.

В 2 ч. 30 м. миноносцы полудивизиона особого назначения со 2-й группой 1-го дивизиона вышли с Паркалаудского рейда на постановку добавочных минных заграждений, которую и произвели около 4 часов, двумя банками западнее центральной позиции.

Во время постановки взорвались 2 мины, причем одна из них под самой кормой эскадренного миноносца «Генерал Кондратенко», залив миноносец водой, но не причинив ему никаких повреждений. Силой взрыва был выброшен в воду минно-машинный кондуктор и несколько человек слегка контужено. Кондуктор был быстро поднят из воды и постановка продолжалась. При расследовании случая оказалось, что мина двойной частью минрепа для патрона Киткина, зацепила за обух на корме миноносца, повисла за бортом и, болтаясь за кормой, помяла о борт колпаки. Пришлось перерубить минреп и мина взорвалась, упав в воду [1]).

Всего было поставлено 200 мин на глубину 18 фут, причем одна банка с направлением 270°, длиною 3 мили, шириною около 6 кабельтов, другая—с направлением 260°, длиною 2 мили, шириною 5 кабельтов [2]).

С рассветом крепость Императора Петра Великого была объявлена на осадном положении [3]).

В 5 ч. 10 м. Начальник 2-й минной дивизии, донес, что постановка мин в шхерах, преграждавшая все главные фарватеры восточнее Ганге, им закончена [4]).

В то же время из Гельсингфорса на Наргенский рейд перешла бригада линейных кораблей, имея при себе миноносцы 1-й минной дивизии. Корабли шли готовые к бою [5]).

По остовую сторону острова Нарген Командующий флотом собрал 1-ю бригаду крейсеров, бригаду крейсеров 1-го резерва и 1-ю минную дивизию [6]).

Днем на эскадре производились учения, а затем примерное развертывание флота на позиции [4]), после чего бригада линейных кораблей вернулась в Гельсингфорс [5]).

---

[1]) Воспоминание старшего офицера эскадренного миноносца «Кондратенко».
[2]) Дело № 12600. [3]) Дело № 7183. [4]) Дневник И. Ренгартен.
[5]) Дело № 12801. [6]) Дело № 7163.

Неприятельский флот нигде не появлялся. Наблюдательный пост на Дагерорте видел четыре парохода в строе клина на курсе норд в расстоянии 5-ти мили один от другого.

В Штабе флота было получено агентурное сообщение о проходе Редбю на восток 12 германских военных судов. В связи с последним сообщением явилось предположение возможного появлениям противника в Финском заливе на следующий день. С наступлением темноты в дозор был послан 2-й дивизион эскадренных миноносцев [1]).

Убеждение в неизбежности решающего столкновения было весьма распространено, и в связи с фактическим соотношением сил, исход этого столкновения казался предрешенным, однако общее настроение в личном составе и характер действий Командующего флотом, повидимому гарантировали, что с русской стороны в этом первом и последнем генеральном сражении будет проявлен высокий наступательный порыв с полным напряжением сил. Принимались все меры к тому, чтобы дать надлежащий отпор противнику на центральной позиции, во исполнение основного задания Балтийскому флоту «по плану операций морских сил Балтийского моря на случай Европейской войны»—«Воспрепятствовать противнику проникнуть в восточную часть Финского залива, за меридиан острова Нарген, хотя бы временно, обеспечив мобилизацию сухопутных войск Петроградского Военного Округа, имеющих ближайшей задачей защиты столицу» [2]).

Согласно плана компании с началом войны флот переходил под начальство Главнокомандующего VI армией, расположенной в районе Финского залива.

В своем первом приказе флоту Главнокомандующий извещает, что государем одобрена следующая задача для Балтийского флота: «Всеми способами и средствами препятствовать производству высадки в Финском заливе. Сухопутным войскам и крепостям оказывать флоту при выполнении этой задачи полное содействие».

В исполнение помянутой главной задачи Главнокомандующий предлагал руководствоваться одобренным 17/30 июня 1912 г. «Планом операций морских сил Балтийского моря на случай Европейской войны».

Кроме того, в развитие главной задачи, были возложены на Балтийский флот следующие частные задачи:

---

[1]) Дело № 7163. [2]) Дело № 11489.

а) Установить наблюдение за водным пространством Балтийского моря и Финского залива. б) Содействовать поддержанию связи между войсками действующими на побережьи. в) Оказывать сухопутным войскам содействие при операциях в прибрежной полосе. Во исполнение этого приказа было приступлено к уничтожению порта в Либаве, и отдано распоряжение приготовиться, в случае приближения превосходных сил противника к Гангэ, к уничтожению там всего, чем бы он мог воспользоваться для базирования; в частности оттуда были уведены пароходы, кроме одного, предназначенного для затопления с целью заграждения гавани.

3. Появление германских крейсеров в виду русских наблюдательных постов. Бомбардировка Либавы (20 июля) 2 августа.

Либава была совершенно оставлена. Ни одного военного корабля в порту не оставалось. Как указано выше, было отдано приказание уничтожить все портовые сооружения. 20 июля—2 августа состоялась бомбардировка Либавы судами германского флота. В этот день по сведениям городских властей Либавы, германская эскадра появилась в море в составе 12-ти больших и 6-ти малых судов. По рассчету времени эскадра крейсеровала между Виндавой и Либавой, держась далеко от берега. В 20 час. 20 мин. от эскадры отделились 2 крейсера, взявших курс на Либаву; подойдя на дистанцию около 40 кабельтовов, они открыли огонь по военному порту и городу. Бомбардировка началась в 8 час. вечера и продолжалась 30 мин., после чего крейсера присоединились к эскадре, скрывшейся затем на юг [1]). С берега на огонь не отвечали т. к. порт был безоружен. В городе повреждений не оказалось; за городом был сожжен провиантский магазин, около 25 снарядов попали во 2-ой и 4-ой районы военного порта, повредив несколько зданий [1]) и [2]).

Повидимому перед бомбардировкой неприятельские крейсера поставили близь Либавы минное заграждение [3]).

21 июля—3 августа.

Застигнутые объявлением войны в море многочисленные пароходы скапливались в различных портах побережья.

По этому поводу в Штабе флота была получена в 2 часа 30 мин. ночи просьба Начальника службы связи «разогнать

---

[1]) Дело № 12604. Докладная записка Бенклевского.
[2]) Дело № 7183. [3]) Дневн. И. И. Ренгартена.

16 пароходов» у Такхоны. Ночью Командованием флотом было получено два агентурных сообщения: о нахождении шведского флота у Готланда и о германской эскадре, которую видели в 50 кил. от Стокгольмского побережья. С рассветом гидроаэропланы вылетели на разведку моря, но ничего не обнаружили [1]).

Днем Либава видела германскую эскадру из 19 судов два раза возвращавшуюся к Мемелю, снова поварачивавшую на север, а затем скрывшуюся за горизонтом. Виндава же видела в 9-м часу вечера на высоте Лужен на горизонте трехмачтовое двухтрубное судно [2]).

Под вечер из Гангэ наблюдали за горизонтом два дыма, быстро шедших на ост; наши радиостанции отметили оживленную работу неприятельских радиостанций [3]).

Тогда же было прекращено освещение Кронштадтских маяков [2]).

Неопределенность положения на Балтийском театре до 23 июля—5 августа—дня объявления Англией войны Германии; влияние этого фактора на общий характер настроения личного состава русского флота.

22 июля—4 августа.

Сознание подавляющего превосходства сил германского флота в связи с неопределенностью позиции Англии и ожидание нападения, возможного в ближайшие же часы, создавали нервную атмосферу, которой весьма способствовали незнание политической обстановки и неосведомленность относительно противника, благодаря плохой разведке [2]).

Агентурное сообщение в 3 ч. ночи об объявлении Англией войны Германии—оказалось неверным и таким образом 22-е оставалось днем тревожных ожиданий; в действительности же вечером 21 июля/3 августа была объявлена Германией война Франции.

Вопрос об ожидаемом объявлении войны Англией Германии осложнился сообщением Начальника Морского Генерального Штаба о том, что, по существующему соглашению Швеции с Германией, состоявшемуся 12/25 Июля, первая обязалась выступить против России в случае вступления в войну Англии [1]) и [4]).

---

[1]) Дневник И. Ренгартена. [2]) Дело 7183. [3]) Дело 7163. [4]) Дело 12674.

Чувство слабости русского флота при наличии старых, утративших реальную боеспособность, кораблей усугублялось существенным ослаблением главных сил, вследствие отсутствия линейного корабля «Андрей Первозванный», спешно исправлявшегося в доке, в Кронштадте, причем готовность его ожидалась лишь к 1/14 августа. В личном составе было убеждение, что «Андрей Первозванный» не успеет до боя присоединиться к флоту [1]).

Ночью на 22 июля/4 августа два парохода прошли в тумане незамеченными через завесу миноносцев, охранявших центральное заграждение, и приблизились к нему. Выстрелами 8″ Северной Наргенской батареи один из пароходов был утоплен; другой задержан моторным катером [2]).

23 июля (5 августа). В 11 ч. 12 м. была получена долгожданная радио: «Командующему флотом. Англия объявила Германии войну сегодня в 5 ч. утра» [2]).

О германских морских силах получено следующее агентурное сообщение: 21-го июля/3 августа в 4 ч. утра через Кильский канал ушли в Северное море 7 дредноутов, 3 броненосных и 4 легких крейсера, 8 миноносцев и несколько подводных лодок. В Киле военных судов нет. По сведениям из Редбю можно предполагать в Восточной части Балтийского моря два корабля типа Дейчланд, 10 кораблей типа Веттин и Барбаросса, один большой крейсер и малые суда.

Для освещения моря и охраны минного заграждения днем, в устье залива, на линии Оденсхольм—Аякс держалась завеса крейсеров, а ночью миноносцев.

24 июля (6 авг.). Начальник службы связи с тремя миноносцами вышел для выставления постов к Люзерорту.

В 18 ч. 15 м. было получено сообщение об объявлении нам войны Австро-Венгрией, что на флоте не произвело никакого впечатления.

В 19 ч. 04 м. была дана радио по морским силам: Всем кораблям бригады линейных кораблей, бригады крейсеров, 1-й минной дивизии, Бригаде крейсеров 1-го резерва, 2-й минной дивизии—принять полный запас угля, а находящимся в море—сделать это при первой возможности [3]).

В 20 ч. вышли в море с Ревельского рейда, под общим командованием Начальника 1-й минной дивизии в глубокую

---

[1]) Дневник Ренгартена. [2]) Дело 7183. [3]) Дело 7163.

разведку, миноносцы: полудивизиона особого назначения, 2-го дивизиона, 5 миноносцев 7-го дивизиона, как тральщики, «Новик» и крейсера «Богатырь» и «Олег».

В начале 23-го часа весь отряд стал на якорь в бухте Лаххепе, для охраны же входа в бухту оставлена была 2-я группа 2-го дивизиона.

25 Июля (7 августа). В 2 часа весь отряд снялся с якоря и 12 узловым ходом вышел к Оденсхольму, имея впереди миноносцы 1-го и 2-го дивизионов в центре «Новик» и полудивизион особого назначения, а в арьергарде «Богатырь» и «Олег». На меридиане Оденсхольма миноносцы 2-го и 7-го дивизионов завели тралы, «Новик» же был послан в дозор на 20 миль вперед в 4 часа 55 мин.

Около 9-ти час. «Олег» поднял сигнал—«Вижу подводную лодку»—и дал радио малой мощностью. 7-й дивизион убрал тралы, и миноносцы подошли к крейсерам, дабы охранять их. С миноносцев лодок не видели. 2-й дивизион продолжал траление до бухты Тагелахт назначенными курсами, куда и пришел в 14 часов. После сигнала с «Олега» крейсера были отправлены полным ходом в квадрат 63 [1]), где и держались до присоединения к ним миноносцев. В это время в Кильконд ходил миноносец № 218. Около 16-ти час. по поплавку похожему на перископ подводной лодки, с миноносца «Сибирский Стрелок» и других миноносцев полудивизиона особого назначения был открыт огонь, который был скоро прекращен, так как поплавок оказался обломком вешки. Затем миноносцы соединились с крейсерами и весь отряд пошел в Ревель, где в 22 часа крейсера стали на якорь на рейде, а миноносцы вошли в гавань [2]).

Приступлено к облегчению мачт на линейных кораблях «Император Павел I» и «Андрей Первозванный» (работа эта намечалась еще в конце 1913 года, была разрешена весной 1914 года и чрезвычайно затянулась вследствие кажущейся трудности; она была выполнена после 24-го июля—5-го августа в течение нескольких дней—на «Императоре Павле I» судовыми средствами, на «Андрее Первозванном» Кронштадтским портом; на других линейных кораблях также облегчали мачты снятием стрел, рей и пр., на старых кораблях тогда же сняли часть надстроек (лин. кор. «Цесаревич»).

---

[1]) К югу от банок «Олег» и «Аварьева» в 10 милях, посередине входа в Финский залив.

[2]) Дело № 12600.

4. Вопрос о нейтралитете Швеции. Сосредоточение Шведского флота у Готланда. Состав Шведского флота.

С момента начала военных действий общественное мнение Швеции стало на сторону Германии. Печатались всякие ложные сообщения о России. Быстрая мобилизация шведского флота, усиленные работы по ремонту и постройке судов служили тревожными симптомами: являлась необходимость быть готовыми ко всяким неожиданностям со стороны Швеции.

В связи же с вступлением в войну Англии, позиция Швеции стала фактором особенно интересующим русское командование, так как были сведения, что выступления Швеции можно было ожидать в каждый момент. 20-го июля (2-го августа) сообщалось из Стокгольма, что Министр Иностранных Дел Швеции заявил о ее намерении соблюдать и охранять свой полный нейтралитет, и что вывести ее из нейтралитета может лишь нападение на Шведскую территорию, или вообще «насилие» одной из воюющих сторон, а также *участие в войне* Англии, ибо в таком случае Швеция очутилась бы «между молотом и наковальней» [1]). Как бы в опровержение этого заявления поступали донесения о частичной мобилизации армии, объявление мобилизации на острове Готланд, а 22-го июля (3-го августа) и всего флота (последняя производилась, повидимому, скрытно и раньше, так как 26 июля (8 авг.) все суда, находившиеся в Стокгольмском порту без кампании, вышли к Готланду, где с 20 июля (2 августа) уже были сосредоточены 5 броненосцев, 16 миноносцев и 3 подводных лодки [1]) [2]).

Создавалась обстановка, делавшая в глазах Командования Балтийским флотом выступление Швеции вероятным, что вынудило Командующего флотом принять необходимые меры для отражения нападения и усилить освещение театра, для чего возникла мысль выставить наблюдательный пост на маяке Богшер, весьма выдвинутом в море. Была снаряжена экспедиция, под командованием помощника Начальника службы связи, который отправился на Богшер через Мариенхамн, доставив туда благополучно 1-го телеграфиста, 3-х сигнальщиков, 1-го моториста, набранных из охотников, вследствие необеспеченности сношения с постом из за его чрезвычайной уединенности. Люди эти были снабжены значительным запасом провизии и секретным телеграфным кодом с фразами на

---

[1]) Дело № 4030. [2]) Дело № 7152.

шведском языке; заметив в виду поста неприятельские или шведские корабли они должны были телеграфировать отвечающую наблюденному факту шведскую фразу, адресуя радио Мариенхамн. Эта шведская фраза принималась не Мариенхамном, где радио-станция была выведена из действия, а в Престэ, где взамен полученной набиралась отвечающая ей по содержанию радио с помощью настоящего телеграфного кода и тотчас же объявилась по морским силам. Радиостанция Богшер-Мариенхамн и в мирное время обменивалась шведским радио относительно доставки провизии или каких-либо материалов. В данном случае и воспользовались при составлении специального кода содержанием радио мирного времени. Идея этого кода можно иллюстрировать следующим примером: фраза на шведском языке: «Пришлите 5 кило хлеба»—означает—«вижу 5 крейсеров и т. п.» [1]).

Политическая обстановка относительно Швеции оставалась невыясненной, хотя Шведский король и Министр Иностранных Дел Швеции в частных беседах с русским посланником в Стокгольме давали заверения о желании своем оставаться в самых дружелюбных и мирных отношениях с Россией и утверждали, что все меры, ими принимаемые, служат лишь для охраны строгого нейтралитета, но отнюдь не для каких либо аггресивных целей [2]).

Шведский флот к этому времени состоял из следующих судов: [2])

1-й дивизион флота:—броненосцы 1-го класса: «Оскар II», «Манлигхетен», «Дристигхетен». При дивизионе миан. кр. «Эрнен».

2-й дивизион флота—броненосцы 1-го класса: «Эран», «Ваза».

3-й дивизион флота—броненосцы 1-го класса: «Тор», «Ниор», «Оден».

4-й дивизион флота—броненосцы 1-го класса: «Гета», «Свеа», «Туле».

5-й дивизион флота—эскадренные миноносцы: «Мунин», «Хугин», «Сигурт», «Рагнар». При дивизионе крейсер «Фюльгия».

6-й дивизион флота — эскадренные миноносцы: «Вале», «Видар», «Магне», «Моде».

1-я минная флотилия—минный крейсер «Псиландер», миноносец «Плеяд».

---

[1]) Дневн. Ренгартена. [2]) Дело № 1572.

7-й дивизион флота—миноносцы 1-го класса: «Ирис», «Тетис», «Спика», «Астреа».

8-й дивизион флота—миноносцы 1-го класса: «Вега», «Веста», «Кастор», «Поллукс».

9-й дивизион флота—миноносцы 1-го класса: «Альтер», «Арго», «Антарес», «Арктурус».

2-я минная флотилия—минный крейсер «Клас Угла», миноносец «Капелла».

10-й дивизион флота—миноносцы 1-го класса: «Сириус», «Орион», «Вирго», «Мира».

11-й дивизион флота—миноносцы 1-го класса: «Поларис», «Персеус», »Регулус», «Ригель».

12-й дивизион флота—миноносцы 1-го класса: «Оркан», «Брис», «Виндо», «Метеор».

3-я минная флотилия—минный крейсер «Клас Хорн».

13-й дивизион флота—миноносцы 2-го класса №№ 5, 6, 8, 9, 10.

14-й дивизион флота—миноносцы 2-го класса №№ 15, 14, 12, 11.

15-й дивизион флота—миноносцы 2-го класса №№ 85, 83, 81, 79.

16-й дивизион флота—матка подводных лодок «Шеггалд». миноносец № 71, пловучая мастерская «Бленда», подводные лодки «Вален», №№ 2, 3, 4.

В состав флота входили блокшив «Фрея» с транспортом «Гунхильд» и миноносцами №№ 73, 75, 77 и заградитель «Клас Флеминг», транспорт «Ран», миноносец № 1 и четыре гидроплана.

Кроме перечисленных судов, вооружены и начали кампанию: три броненосца 2-го класса и шесть броненосцев 3-го класса (кроме броненосца «Хильгур»).

Как видно Шведский флот представлял из себя значительную силу, особенно опасную Балтийскому флоту ввиду близости шведских баз и большому опыту шхерного плавания шведских моряков. Базирование германо-шведских отрядов на Оландские шхеры поставило бы наш флот в безвыходное положение.

5. Намерения и действия по отношению к Шведскому вопросу Балтийского флота 27—28-го июля и оценка их Высшим Командованием.

Итак, в связи со сведениями о быстрой мобилизации шведского флота, сосредоточении части его у острова Готланд, усиленных работах по ремонту и постройке судов, заключен-

ным 12-го июля соглашении с Германией и остающимся невыясненным отношением Швеции к разгоревшейся Европейской войне после объявления войны Англией, Командующий Балтийским флотом созвал 23-го июля совещание, на котором обсуждалась необходимость «разрешить шведский вопрос». Ни состав совещания, ни принятые на нем решения не могут быть выяснены в этом очерке, за неимением данных в делах Морискома.

Адмирал казался очень озабоченным этим вопросом. После совещания был потребован флаг-офицер, которому Адмирал вручил запечатанное письмо на имя Главнокомандующего и приказал передать по назначению, отправившись срочно в Петроград на миноносце. Передавая письмо, Командующий спросил флаг-офицера, знает ли он о предполагающемся походе флота, и на ответ—«мне известно о намерении Адмирала атаковать шведов у Готланда»—сказал: «тем лучше, мне не надо Вам объяснять суть письма, но не забывайте, что успех нашего похода будет зависить от того, поскольку мы его сохраним в тайне, и я прошу Вас ни с кем не говорить на эту тему, кроме Главнокомандующего и Начальника его Штаба. Вы им дадите объяснения по сути письма, если это потребуется, прочтя его там, на месте. Надеюсь, Вы мне привезете хороший ответ».

24 июля (6 августа) письмо было передано, за отсутствием Главнокомандующего, Начальнику Штаба последнего.

Прочитав письмо, Начальник Штаба сказал, что содержание его будет передано Главнокомандующему, а им доложено государю, и приказал посланцу зайти за ответом через 2 часа.

Ответ был дан устно следующий:

«Для выяснения позиции Швеции предполагается вручение ей коллективной ноты послов держав согласия с ограниченным сроком ответа. В случае неблагоприятного оборота Командующему флотом будет дана условная телеграмма, о которой он просит в своем письме». («Гроза»—Разрешается атаковать шведский флот).

25 июля (7 августа) ответ Начальника Штаба Главнокомандующего был доложен Адмиралу.

Несомненно, что тем временем Командование флотом получило какие то добавочные угрожающие сведения о намерении шведского флота и поэтому срочно готовилось к операции, намереваясь разбить шведов прежде, чем они успеют соединиться с немцами. Не сохранилось дневников ни Командующего флотом, ни Начальника Штаба, ни одного из по-

мощников последнего по оперативной части, по которым можно бы было восстановить в полной мере все мотивы и обстановку этого похода.

26 июля (8 августа) в 13 часов по сигналу: «Бригаде линейных кораблей и 1 минной дивизии приготовиться к походу к 15 час.», было немедленно прекращено сообщение с берегом, дабы не дать возможности расгласить цель ухода кораблей.

В $14^1/_2$ час. на «Рюрике» прибыл Командующий флотом и в 15 час. флот вышел в составе бригады линейных кораблей, 5-ти миноносцев 1-го дивизиона и 8-ми миноносцев 4-го дивизиона.

В море встретили «Аврору», охраняющую остовую часть Центральной позиции.

В $18^3/_4$ час. флот стал на якорь у восточной части Наргена,—миноносцы под берегом.

Около $19^1/_2$ час. Суропским проливом пришла с моря 1-ая бригада крейсеров, а с Ревельского рейда 2-ая бригада и обе бригады стали в кильватерной колонне к югу от линейных кораблей [1].

С наступлением темноты на кораблях было пробито отражение атаки все огни закрыты; флот погрузился в ясную лунную ночь.

В 21 час на «Рюрик» были приглашены флагмана, командиры больших судов и Начальники дивизионов на заседание, на котором обсуждался вопрос о предстоящем походе, назначенным на следующие сутки в 4 час. утра, о внезапном нападении на Шведский флот, в случае получения условной радио «Гроза» и о бое в открытом море с германским флотом, могущим появиться на помощь шведам. Предложенная инструкция делилась на две части:

1) Развертывание флота 27 июля или поход с разведкой и
2) Развертывание флота для операции у Фаррэ-Зунда.

Ниже она приведена в главных чертах.

За меридианом Пакерорта эскадра должна была построиться в походный порядок:

1) В завесе: «Новик» с двумя миноносцами 4-го дивизиона.

В 5-ти милях позади строем фронта: «Богатырь», «Россия» и «Олег»—при каждом крейсере 2 миноносца 4-го дивизиона.

В 6-ти милях позади завесы главные силы:

Бригада крейсеров с охранной цепью из миноносцев 7-го дивизиона, а в 6-ти милях за нею бригада линейных

---

[1]) Вахтенный журнал «Рюрик» № 448.

кораблей с охраной от подводных лодок из миноносцев 1-го дивизиона. Обе бригады впереди себя имеют тралящие суда.

В ожидании условной радио «Гроза» флот крейсерует в море, сосредоточившись в квадратах: «Олег»—107, «Богатырь»—108, «Россия»—105, «Новик»—85, Бригада крейсеров—88—79 и Бригада линейных кораблей—81—72.

2) По получении радио—«Гроза» образуют завесу на параллели Виндавы, обеспечивая операцию с юга, крейсер «Богатырь», миноносец «Новик» и состоящие при них миноносцы 4-го дивизиона, остальные крейсеры наступают на Фарре-Зунд, а главные силы отрезают неприятелю отступление в Стокгольм, выполняя следующее развертывание:

«Россия» с парою тралов от 2-го дивизиона и состоящими при ней двумя миноносцами 4-го дивизиона идет в квадрат № 530.

«Олег» с двумя миноносцами 4-го дивизиона — в квадрат № 539.

Бригада крейсеров идет за парою тралов от 2-го дивизиона в квадрат № 401 [1]), а бригада линейных кораблей за тралами от 2-го дивизиона держится в виду бригады крейсеров.

После боя весь флот стягивается к квадрату № 101 и отходит.

Поход был назначен на 10 часов утра.

27 июля (9 августа) ввиду выяснившейся необходимости бригаде крейсеров пополнить угольный запас, вместо нее в завесу послан 7-ой дивизион; вход в залив на меридиане Оденсхольм охраняли миноносцы 2-й минной дивизии. В тот же день заградитель «Волга» ушел в Биорке, где должен быть на готове ставить заграждение.

---

[1]) Квадрат 107—(на зюйд вест 25° от башни Богшер в 18-ти милях от нее).
» 108—(на зюйд вест 50° от башни Богшер в 10-ти милях от нее).
» 105—(на зюйд вест 12° от башни Богшер в 37-ми милях от нее—на широте Ристны).
» 85—(на параллели плавучего м-ка Копарстенарне в 52 милях от него к осту и на норд вест 40 от Сарычева).
» 88—79—(на параллели м-ка Такхона от 45 до 52 миль от него).
» 81—72—(в 21 миле к югу от м-ка Уте).
» 530—(на норд вест 70° в 18 милях от м-ка Фарэ).
» 539—(на зюйд вест 68° в 24 милях от м-ка Готскасандэ).
» 401—(на зюйд ост 17° в 15 милях от м-ка Фарэ).
» 101—(на зюйд ост 75° в 32 милях от м-ка Готскасандэ).

В 10 час. утра выяснилось, что два крейсера приняли уголь, а 2—не успели пополнить свой запас и потому поход вновь отложен до 4-х час. утра 28-го.

28 июля/10 августа в 4 часа тральщики, 4-й дивизион и крейсера снялись с якоря и пошли в море Суропским проходом. Главные силы снялись в 8 час. и пошли за ними на вест. У Оденсхольма эскадра выстроилась в походный порядок согласно инструкции, (миноносцы «покоем» впереди главных сил); 2-й дивизион завел тралы. Для практики на походе производились боевые тревоги, отражение минных аттак, а в $16^1/_2$ час. началось боевое маневрирование окончившееся в 19 час.

В 17-м часу 1-ую минную дивизию отпустили ночевать в Тагалахтскую бухту, а миноносцы 7-го дивизиона в Лапвик. На ночь флот занял свои квадраты по диспозиции:

Бригада кораблей посреди Балтийского моря на высоте устья Финского залива;

Бригада крейсеров—между нею и Готландом;

«Богатырь», «Олег» и «Россия»—к весту от главных сил и южнее—«Новик».

При бригаде кораблей оставлен «Пограничник».

Корабли крейсеровали малым ходом курсами ост—вест.

С наступлением темноты пробили отражение минной атаки.

Сведений о противнике не поступало; в 18 час. 15 мин. было получено донесение нашей воздушной разведки, осмотрёвшей полосу шириною в 60 миль к весту от Фильзанда на расстоянии 45 миль и ничего не обнаружившей.

В 23 часа 50 мин. радиостанции на кораблях приняли тревожную радио—«Г. Г. Г. Г. 84. Г Р. 84.» по характеру звука исходившую от «Новика», но данную им неправильно, так как буква «Г» в мирное время применялась на маневрах и означала—«Вижу неприятеля», а в военное время полагалось пользоваться телеграфным кодом и сводом военно-морских сигналов. Все же сомнений не было, что «Новик», находясь в квадрате № 84 [1]), встретился с неприятелем.

В 23 часа 55 мин. принята другая радио: «4. Г., 4. К, 4 з, 4 е, 4 ф», т. е. перечень позывных наших кораблей. По низкому хриповатому тону можно было определить, что работает неприятельская радиостанция, подтверждением чего служили позывные 4 Г»—«Андрея Первозванного», стоявшего в доке в Кронштадте.

---

[1]) Квадрат 84—на параллели м-ка Фильзанд в 35 милях от него.

29 Июля/11 авг.

В полночь «Новик» повторил радио «Г. Г. Г. 84», и так как больших подробностей об обнаруженном, повидимому, неприятеле небыло, то в 0 ч. 45 мин. Адмирал приказал по радио всем поднять пары и в 0 ч. 55 мин. — обеим бригадам итти для сосредоточения к устью залива (в квадрат 45 по середине залива между Бенгшером и Тахконой).

Попытки установить радиосвязь с «Новиком» и выяснить, виден ли неприятель, не увенчались успехом, ибо, как потом выяснилось, на нем была повреждена сеть переносившимся штагом, мешавшим углу обстрела.

Не получая никаких дополнительных сведений о неприятеле и серьезно беспокоясь за участь «Новика», Адмирал решил, сохраняя выжидательное положение, стянуть всю эскадру в устье Финского залива.

В 2 часа 20 мин. было приказано 1-й минной дивизии итти также в квадрат № 45 (по середине залива между Бенгшером и Тахконой).

В 5 час. 30 мин. с флагманского корабля флота были усмотрены приближающиеся к месту рандеву силуеты крейсеров.

С расветом воздушная разведка с Эзеля и посты от Наргена до Дагерорта донесли, что неприятеля в море не видно.

Наконец в 6 час. 48 мин. утра исправив радиосеть «Новик» мог сообщить, что в 23 час. 30 мин. он заметил 2 неприятельских крейсера и 1 миноносец в квадрате № 84.

Еще до сосредоточения эскадры в квадрате 45 был принят конец радио из Петрограда, по которому было видно, что высшим командованием операция признается неуместной, и таким образом само собой вытекало решение Адмирала вернуться в базу.

В 6 час. 45 мин. Адмирал показал курс ост, а в 6 час. 50 мин. послал миноносцы «Охотник» и «Пограничник» к центральной позиции предупредить подводные лодки о возвращении флота.

В 10 час. 30 мин. была повторена радио из Петрограда полностью: «На 87 Р. почтовый сообщаю нижеследующую резолюцию Верховного Главнокомандующего: «Верховный Главнокомандующий не допускает активных действий при настоящей политической обстановке. Главная задача флота Балтийского моря—прикрыть столицу, что теперь достигается, главным образом его положением в Финском заливе. Когда можно будет, то Верховный Главнокомандующий даст ука-

зания куда идти. Проект письма [1]) признан актом вызывающим и незаслуженным оскорблением шведов, лояльно относящихся теперь к России. № 032. Альтфатер».

Около 11 часов Командующий флотом отпустил тралящий караван и всю минную дивизию в Ревель, затем были отпущены подводные лодки в их базу (Векшер) и в 14 час. эскадра, пройдя Суропским проливом стала на якорь на прежнем месте по остовую сторону Наргена.

При приближении к якорному месту, обходя Крестовую веху, «Рюрик» задел пятно, не показанное на карте, на глубине в $6^1/_2$ саж. из за чего получил вмятину в корпусе и пробоину фута 2 длиною с разошедшимися швами; водой затопило 4 отделения под кочегарками и 2 угольные ямы—к вечеру набралось до 400 тонн воды.

Шедший за «Рюриком»—«Павел» успел отвернуть, но все же слегка задел пятно и получил небольшую вмятину; «Цесаревич» и «Слава» благополучно миновали опасность.

По промеру «Пограничника» на этом месте оказалось 33 фут.

Пробоина на «Рюрике», полученная с левого борта и трещина от 62—90 шпангаута были заделаны своими средствами; ни «Рюрик», ни «Павел», в док не пошли.

После постановки на якорь Командующий флотом собрал флагманов и капитанов для обсуждения обстоятельств похода.

При этом был разобран случай с «Новиком», быстро разошедшимся на расстоянии около 20 кабельтовов на контр курсе с 2 легкими крейсерами типа «Аугсбург» и 1 миноносцем. Обстановка была благоприятна для атаки, но Командир в виду мгновенности встречи и неясно видных очертаний судов не мог своевременно убедиться что суда эти неприятельские и удержался от атаки. После передачи радио—«Г. Г. 84» «Новик» слышал радио исходящую от противника—Г. Г. Г. Ф.», как бы отменявшую радио «Новика». Телеграфирование противника за этот поход было принято во внимание и срочно приступлено к составлению новых таблиц эскадренных позывных и буквенного шифра для набора сигналов по своду.

30 Июля/12 Августа утром Командующий флотом с линейными кораблями и 1-й минной дивизией перешел в Свеаборг, оставив в Ревеле крейсеры для несения дежурства в завесе. Каждая бригада должна была дежурить по 4 дня имея 2 крейсера—в завесе, а 2—на готове. Адмирал разрешил крейсерам и миноносцам приступить к чистке котлов и переборке меха-

---

[1]) Письмо было составлено Начальником Штаба Командующего Морскими Силами Балтийского моря на английском языке для передачи по радио шведам. В делах Морского его не оказалось.

низмов, так как с 14-го Июля они несли без отдыха сторожевую и охранную службу в западной части Финского залива.

На переходе в Гельсингфорс «Рюрик» увеличил ход до 14 узлов для испытания починки повреждения. Испытание сошло благополучно—вода не прибывала.

6. Действия германских крейсеров, обстрел ими русских наблюдательных постов и маяков, перестрелка с нашими крейсерами 5/18 Августа.

30 июля/12 августа. Первое известие о появлении неприятеля, в районе Даго, было передано по радио в 4 ч. 55 мин.: В 4 часа 15 мин. на зюйдвест 45° от Н. Дагерорта показались два неприятельских крейсера [1]). Несколько позднее было передано по телефону, что эти крейсера бомбардируют маяк Н. Дагерорт.

В 6 час. 40 мин. крейсеры скрылись от Н. Даго на зюйдвест 85 в 22 милях. На Н. Дагерорте бомбардировкой оказалась разбитой вышка. Нападению этому командование наше не имело возможности противодействовать, потому что флот наш, вернувшийся из похода, находился в это время в Ревеле, и корабли не могли бы поспеть к месту бомбардировки.

В 10 час. линейные корабли пришли в Гельсингфорс и стали на якорь на внешнем Свеаборгском рейде. Тогда же было получено извещение, что Англия объявила войну Австрии.

Сведений о неприятеле почти не было, да и поступавшие не давали возможности судить об обстановке. Так например в 11 час. 23 мин. было сообщение поста пограничной стражи, что мимо В. Дагерорта по направлению к Финскому заливу держат курс 22 дыма: они видны к востоку от Лехтмы [2]). В 14 час. 30 мин.—Гапсаль слышал радиотелеграфирование 2-х германских кораблей и в 16 ч. получено первое донесение с Бокшера: «3 больших неприятельских корабля идут на вест». Все эти данные заставляли быть на стороже. Агентура Генерального Штаба не давала возможности судить о намерениях противника: в 21-м часу от нее получено сообщение о выходе 28-го июля/10 августа из Киля 3-х броненосцев и одного дредноута на восток.

В 22 часа 50 мин. получено радио: от В. Дагерорта на норд в 30-ти милях показались 12 дымов, медленно движущихся на норд-ост 45° [3]).

---

[1]) Дело № 7163. № 2787.
[2]) № 34 К-р сотни Пограничной стражи. Дело № 7163.
[3]) Дело № 7163.

В 23 час. 35 мин. Гапсаль донес, что слышно радиотелеграфирование неприятеля настолько сильное, что работа наших станций заглушается.

По получении этих сведений Командующим флотом были приняты следующие меры:

31 июля/13 авг. В 0 час. 53 мин.—подводным лодкам приказано выйти на позицию; в 0 час. 56 мин. всему флоту развести пары; 2-й минной дивизии выйти в завесу, 5-му и 3-му дивизионам образовать двойную завесу [1]) [2]).

В 2 часа 47 мин. Командующий был извещен, что подводные лодки на позиции. В 4 часа, так как сведений о неприятеле не поступало, был запрошен В. Дагерорт—«Виден ли неприятель?», на что в 4 часа 51 мин. последовал ответ, что кораблей в море не видно,—видимость 19 миль.

В море было свежо; местами появлялись смерчи; последние наблюдались и на Эзеле.

Неприятель исчез, и в 7 час. Бригаде крейсеров было приказано прекратить пары, а в 7 час. 45 мин.—2-й минной дивизии вернуться в шхеры [3]).

Днем были донесения постов о появлении противника в районе Либавы: с 7-ми час. утра у Полангена шли на норд 2 четырех-трубных и 3 трех-трубных крейсера, повернувших затем в море и скрывшихся; в 14 же часов держались на месте за мысом Бернатен на параллели Папензее 6 судов, через полчаса скрывшихся на вест, а в 19 час. 30 мин. 2 крейсера прошли Полангеи на зюйд.

Позже агентура сообщила, что 31-го утром из Киля на восток прошли 8 крейсеров, в 23 час. 50 мин.—около маяка Ландсорт (у шведского берега) замечено 2 крейсера типа «Аугсбург». Кроме того было донесение о постановке неприятелем мин в Малом Бельте в направлении на зюйд-вест от острова Борэ у Ассенса, при чем заграждение имело длину около 2-х миль и охранялось миноносцами. Предполагалось немецкое заграждение и в Фемарн-Бельте. Датчане минировали Кегэ-бухту севернее 55°27′ и западнее 12°36′ и Копенгагенский рейд.

1 (14 августа). В 3 часа 15 мин. получено сообщение, что в течение дня с 12 до 17 час. Полангеи слышал отдаленную канонаду, а утром по линии Полангеи—Либава огнем двух крейсеров разрушен кордон [4]).

---

[1]) Дело № 7163. [2]) Дневн. И. И. Ренгартена.
[3]) Радио Наморси. Дело № 7163. [4]) Дело № 8431. Радио 41 Бенклевского.

2 (15 августа). В виду частого появления за последние дни германских легких крейсеров в районе Дагерорта и для выяснения обстановки в Рижском заливе, Командующий послал группы миноносцев через Моонзунд в Рижский залив и в северную часть Балтийского моря. В ночь с 2 (15) на 3 (16) августа миноносцы осмотрели Моонзунд, Ирбенский пролив, а также море в районе Эзеля, Дагерорта и Утэ, нигде не встретив никаких признаков присутствия неприятеля [1]).

3 (16 августа). С большим запозданием дошло донесение, что еще 29 июля (11 августа) 2 германских крейсера обстреляли маяк Бенгшер, на котором поста не было, выпустив около 100 снарядов по скалистому острову, причем снарядов 30 попало в башню маяка и во флигель, причинив большие повреждения [2]) и [3]).

В 6 часов было получено известие от нашего агента в Дании, что 1 большой и 4 малых броненосца ушли из Киля на запад и с ними много миноносцев; что минного заграждения в Кильской бухте нет, а перед Фомарн-Бельтом держится завеса крейсеров. Из сводки агентурных донесений вытекало, что против нас в Балтийском море осталось 8 легких крейсеров, 4 или 5 броненосных типа «Роон» и «Фридрих Карл» и 8 броненосцев типа «Виттельсбах» и «Барбаросса».

Вечером от 9 час. до 11 час. 30 мин. у Полангена держался 3-х-трубный неприятельский крейсер, скрывшийся затем на юг [4]).

4 (17 августа). С утра в обычном дозоре в устье Финского залива держалась бригада крейсеров.

В 7 час. 45 мин. утра В. Дагерорт заметил на вест, на горизонте около 33 дымов, двигавшихся курсом норд-ост 45°.

В 15 час. 15 мин. нашими крейсерами замечены дымы в 50 милях к весту от Тахконы (квадрат 79 [5]); позже выяснилось, что в кв. 79 [5]) держались соединенно 2 крейсера.

В течение всего дня неприятельские корабли появлялись в виду наших постов В. Дагерорт, Оденсхольм, Ганге, в квадратах 46 [5]), 40 [5]) и 79 [5]). Наши крейсера держались на ме-

---

[1]) Дело № 13440, стр. 14.

[2]) Дело № 8431, стр. 5. Дело № 12604 и дневн. И. И. Ренгартена.

[3]) При приближении к острову неприятельских крейсеров смотритель маяка вместе со своим 12-летним сыном подходил к нему под парусами на шлюпке с противоположной стороны, предполагая, что это наши суда. Но когда начался обстрел, он укрылся за ближайший гористый островок, наблюдая происходящее.

[4]) Дело № 7163.

[5]) Квадрат 79 к весту от маяка Тахкона в 45 милях от него.
» 40 на меридиане банки Апполон в 20 милях к северу.
» 46 » » маяка Бенгшер в 8 милях к югу.
» 39 » » банки Апполон в 10 милях к северу.

ридиане Пакерорта и следили за движениями противника, пока он не скрылся в 21 ч. 45 мин. на вест. В 21 ч. 10 м. Начальник бригады крейсеров донес о типах неприятельских кораблей: «Роон», «Принц Генрих», 4 бронепалубных крейсера-разведчика и миноносцы [1]).

В 22 часа 45 мин. по причине присутствия в море ночью миноносцев крейсера ушли в Ревель и в цепи остались лишь одни миноносцы.

По сведениям разведки поступившим позже, силы противника составляли крейсеры «Аугсбург», «Магдебург», миноносцы «V 25», «V 26», «V 186» и пароход-паром «Дейчланд» с 800 минами заграждения. Около 18-ти часов в западной половине квадрата 39-го «Дейчланд» ставил заграждения, а крейсеры и миноносцы прикрывали эту операцию с востока. По окончании постановки заграждения около 21 ч. 30 мин. противник отошел на ночь к берегам Швеции, где и держался на ходу, а заградитель «Дейчланд» ушел в Германию [2]).

5 (18 августа). В течение ночи неприятель освещал прожекторами, вероятно с миноносцев, побережье Ирбена между Люзерортом и Домеснесом, прожектора светили также и с северной стороны Эзеля, между последними и Даго. У Перкунена, возле Либавы, пограничники наблюдали судовые огни, а в 8 час. 30 мин. утра от Павловской гавани мимо Либавы на зюйд пролетел аэроплан.

Ночью Реншер слышал близко радиотелеграфирование волною в 600 метров.

Донесения сыпались в громадном числе, но обстановка оставалась совершенно неясной. Ночь была очень беспокойная. Днем понеслись тревожные известия с постов Н. Дагерорта, В. Дагерорта и Тахкона: сначала они видели одни дымы, потом определились 2 крейсера типа «Кольбер» и три миноносца.

В 13 час. 30 мин. неприятельские корабли шли курсом норд-ост 45° в расстоянии 20 миль от Дагерорта на норд-вест 80° от него. Затем от них отделились три миноносца, легли на Н. Дагерорт, подошли на расстояние 4 миль и в 15 час. 45 мин. открыли огонь по маяку и посту. Бомбардировкой миноносцы разбили здание и береговые знаки, убитых и раненых не было.

---

[1]) Дело № 7163, 8431 и дневн. И. И. Ренгартена.
[2]) Дело № 12613, стр. 82 сведения разведки.

В 16 час. миноносцы прекратили огонь по Н. Дагерорту и присоединились к своим крейсерам. Позже корабли эти появились в виду Ганге, Бенгшера и скрылись на зюйд-вест 43° в 25 милях от Ганге [1]).

Тотчас по обнаружении противника 1-й бригаде крейсеров, находившейся в море в завесе, было приказано идти в квадрат, где был замечен неприятель и атаковать его; на поддержку, на случай появления еще каких либо сил противника, была вызвана 2-я бригада крейсеров, а 5-й дивизион миноносцев послан в обход неприятеля с юга. В 19 ч. 30 мин., идя на неприятеля, Начальник бригады крейсеров просил выслать еще дивизион миноносцев для контр-атаки. В 20 час. 03 мин. бригада крейсеров легла на курс норд, приведя неприятеля (миноносцы его) на левый траверз, а через минуту был дан первый выстрел по нему с расстояния по дальномерам «Громобоя» и «Адмирала Макарова» — от 70—85 кабельтовов. Перестрелка велась в течение получаса, после которой противник полным ходом ушел на вест.

В 21 час. 50 мин., с наступлением сумерок, завеса крейсеров отошла на восток и в охранную цепь были вызваны миноносцы 2-й минной дивизии [2]).

По сведениям разведки силы противника, оперировавшего в устье Финского залива, за этот день составляли крейсера «Аугсбург», «Магдебург» и миноносцы «V 25», «V 26» и «V 186» [3]).

Тогда же Командованию было сообщено, что в $1^1/_2$ милях к югу от Полангенской таможни и в 2-х милях от берега неприятелем поставлено минное заграждение. Длина его и направление неизвестны [4]).

7. Присоединение к эскадре линейного корабля „Андрей Первозванный“.

6 (19 августа). Ночью в 2 часа 57 мин. Начальник бригады крейсеров просил Командующего морскими силами исследовать тралами фарватер от широты в 62°33′ до банки Аякс на линии мыс Тельнес—банка Аякс, предполагая, что неприятель 5 (18) августа набросал там мины заграждения [5]).

---

[1]) Дела №№ 8431, 7163 и дневник И. И. Ренгартена. Дело № 12601, стр. 32. Калька с прокладкой путей неприятельских кораблей.

[2]) Дело № 7163, телеграмма и дневник И. И. Ренгартена.

[3]) Дело № 12613, стр. 83.

[4]) Дело № 7183, стр. 287.

[5]) Дело № 7163, Радио № 918.

Утром к эскадре, стоявшей на внешнем Свеаборгском рейде, присоединился пришедший из Кронштадта линейный корабль «Андрей Первозванный».

Мачты на нем были уже облегченного образца.

В течение дня в море наблюдалось сравнительно оживленное движение противника: так в 7 час. 20 мин. с поста Утэ замечен был транспорт, шедший курсом вест, в 10 ч. 10 м. им же замечены шедшие тем же курсом в расстоянии 26 миль германские миноносцы.

В 10 час. три неприятельских миноносца с расстояния $^3/_4$ мили от берега, имея на форстеньгах боевые флаги, обстреляли башню маяка Бакгофен, выпустив около 200 снарядов, которыми сбили башню и пробили в нескольких местах жилые помещения; разрывами снарядов испорчено все в них находившееся. Убитых и раненых не было.

В $11^3/_4$ часа миноносцы ушли на вест [1]).

В 13 час. со Стейнорта видели далеко в море между постом и Либавой 2 крейсера, 3 миноносца и 8 транспортов; в 14 час. все эти суда скрылись на вест.

В 14 час. воздушная разведка открыла ряд дымов в квадрате 96 (на параллели маяка Ристна в 80 милях к востоку от него).

В 14 час. 35 мин. пост на Богшере донес, что видит 2 неприятельских корабля, идущих курсом ост.

В 15 час 50 мин. неприятель прошел курсом ост меридиан Утэ.

В 18 час. 30 мин. на параллели Богшера, под Утэ, видны были крейсеры типа «Роон» и «Фридрих Карл», двигавшиеся на ост. Затем 2 крейсера «Магдебург» и «Кельн» подошли к Тахконе и в 2-х милях от маяка, не сделав ни одного выстрела, повернули на курс норд-вест 15°. Крейсеры шли полным ходом и в расстоянии 24 миль скрылись из вида маяка в 20 час. 10 мин.

В это время неприятель настойчиво мешал нашим радиопереговорам нажатием радиотелеграфного ключа, предварительно подстраивая отправитель на ту же волну, которою работала русская радиостанция.

Около 21 часа эскадренный миноносец «Эмир Бухарский» обнаружил отряд неприятельских судов в квадрате 39 (в 15 милях к югу от Ганге), а затем и эскадренный миноносец «Уссуриец» заметил их в том же районе. Неприятельские суда держались в виду миноносцев до 23 час. 15 мин., после чего скрылись [2]).

---

[1]) Дело № 12604, стр. 96, донесение смотрителя маяка.
[2]) Дела №№ 8431 и 7163 и дневник И. И. Ренгартена.

8. Выход в море крейсеров.

Отсутствие указаний на вероятные намерения противника, по прежнему неясная обстановка, возможность судить о ней только по отрывочным радиотелеграфным сообщениям постов и кораблей привели командование к решению принять следующие меры предосторожности:

1) вечером было приказано 1-й и 2-й бригадам крейсеров немедленно грузить уголь и приготовиться к походу на следующие сутки к 8 час. утра;

2) без особого приказания крейсерам в дозор не выходить и

3) к 8 часам утра приказано занять телеграфные станции в Ганге, Твермине, Экенесе, Ревеле, Балтийском порту и прекратить всякое телефонное и телеграфное сообщение между городами этого района [1]).

7 (20 августа). Ночью посты доносили, что видели неприятеля в Рижском заливе у Вердера, Руно, Аренсбурга и Домеснеса, где время от времени светили прожектора.

С целью нападения на германских разведчиков, появляющихся у устья залива, после полдня вышли в море обе бригады крейсеров и миноносцы, под общим командованием Начальника 1-й минной дивизии. В полдень же броненосный крейсер «Рюрик» под флагом Командующего флотом перешел в Ревель, где к нему присоединился крейсер «Аврора», затем оба крейсера вышли Суропским проливом в море для поддержки бригад крейсеров в случае, если бы им пришлось атаковать неприятеля.

Неприятель однако в устье залива не появлялся; оба крейсера присоединились к бригадам крейсеров и с наступлением темноты вошли в Балтийский порт, где провели ночь.

Днем только Стейнорт видел мачты двух больших кораблей и четырех малых, державшихся от 14 часов 30 мин. до темноты на горизонте на параллели Либавы [2]).

9. Обнаружение минного заграждения, поставленного неприятелем перед устьем Финского залива.

Днем в Тифен-гафен, на северном берегу острова Даго, прибило шлюпку со спасшейся командой в количестве 24-х человек с двух голландских пароходов, взорвавшихся на меридиане Тахконы на минах заграждения в первом часу ночи

---

[1]) Дело № 7163 и дневник И. И. Ренгартена.
[2]) Дело № 8481.

6-го августа. Места взрывов пароходов были замечены по пеленгам с постов, причем один оказался на меридиане Тахконы по самой середине залива, а другой милях в пяти к осту от него. Пароходы эти «Алисон» и «Гоферин» шли из Петрограда и 5-го были выпущены из Ревеля. С пароходами погибла почти половина личного состава, человека 23—24.

Гибель этих пароходов подтвердила предположения, что немцы набросали мины заграждения в устье Финского залива. Предполагалось, что мины были поставлены 4-го августа вечером, так как места взрывов приходились на линии курса неприятельских кораблей, бывших в тот вечер в заливе. В предшествующий период времени несколько раз посылались миноносцы и тралящие суда с тралами, а из Кильконды воздушная разведка с целью убедиться, не поставлены ли мины, и мин обнаружено не было. Не менее наглядным доказательством поставленного неприятелем заграждения являлась мина, плававшая у Моона и замеченная местными жителями в качестве «крупного предмета с рожками» [1].

8 (21 августа). Ночью в Ирбенском проливе появились 6 неприятельских миноносцев. Два из них освещали Михайловский маяк и местность около него прожекторами, а остальные прошли к Домеснесу. В то же время у Люзерорта были замечены два судна с огнями, затем все корабли ушли в море.

С 22 час. до 4 час. ночи пограничная стража острова Эзеля видела в бухте Тагелахт стоявших на якоре семь неприятельских кораблей с огнями [2]).

В 4 часа «Рюрик» с обеими бригадами крейсеров, кроме оставшихся в завесе, перешел из Балтийского порта в Ревель, куда из Гельсингфорса пришла также бригада линейных кораблей и все корабли стали на рейде за боном [3]).

В 5 час. 20 мин. было приказано подводным лодкам оставаться на прежних позициях и на Лапвикский рейд не выходить [4]).

Днем опять донесения о неприятеле:

В 8 час. Стейнорт усмотрел на параллели Либавы 8 рангоутов кораблей, державшихся на месте, затем в 13 час. 30 мин. пять из них ушли на зюйд-вест, а остальные держались до темноты; в 17 ч. получено сообщение от Начальника района службы связи в Мариенхамне, что три непри-

---

[1]) Дела №№ 8431 и 7183, стр. 369 и дневн. И. И. Ренгартена.
[2]) Дела №№ 8431 и 7163.
[3]) Дело № 12801 и дневн. И. И. Ренгартена.
[4]) Дело № 7163.

ятельских броненосца и четыре крейсера видны в 22 милях от Мариенхамна на курсе вест.

По позднейшим сведениям (донесение агента в Дании от 9/22 августа) в полдень прошли Фемарн-Зунд на восток семь броненосцев, а днем — Лангеланд на вест два легких крейсера. В общем в восточной части Балтийского моря вместе с прошедшими в этот день судами по данным разведки находились 12 линейных кораблей и броненосных крейсеров типа «Веттин», «Роон», а также более старых.

Командующий флотом, указывая Верховному Командованию в своем донесении от 9/22 августа за № 15/к. о. на применение немцами мин для заграждения выхода нашим судам из Финского залива, из чего вытекало отсутствие намерения у противника самому входить в залив, просил разрешения перейти к активной деятельности флота и начать самим ставить мины заграждения у неприятельских берегов, полагая, что при создавшейся обстановке главная задача флота не могла от этого пострадать. Выход же в море и переход к активной деятельности флота были необходимы для поддержания заметно падавшего настроения личного состава, изнывавшего от пассивного ожидания противника. Всем хотелось настоящей войны [1]).

9 (22 августа). Ночью с Вормса заметили прожектора судов противника. Затем в 2 часа 15 мин. получено было мало достоверное сообщение по радио Командира Свеаборга о виденном в 23 часа 30 мин. воздушном аппарате с прожектором, который летал близъ острова Стура-Энгшер и скрылся на зюйд. Такое же донесение последовало от наблюдателей Свеаборга, видевших двигавшийся с востока на значительной высоте белый огонь, который продержался вблизи крепости до 3 часов ночи, после чего направился на Ревель.

Подобных донесений о полетах над территорией Финляндии поступало большое количество от самых разнообразных лиц. Донесения эти были мало достоверны.

В 4 часа в шхерах канонерская лодка «Бобр» заметила аэроплан, а в 9 час. 30 мин. за островом Большой Роге Начальник 1-й минной дивизии видел аппарат, летевший низко над водой.

Около полудня в районе Бакгофена держались в течение часа 2 крейсера, 8 транспортов и 3 миноносца, ушедшие затем на зюйд.

---

[1]) Дело № 13440 и дневн. И. И. Ренгартена.

В 14 час. 15 мин. Стейнорт видел 12 судов, прошедших курсом зюйд.

Воздушная разведка за день ничего не обнаружила и вблизи Финского залива судов не видела [1]).

Ночью в 2 ч. с Бернатена видели орудийные вспышки на норд вест, а в 7 час. 20 мин. Либава слышала канонаду в течение 10-ти минут в том же направлении.

Крестьяне острова Моон вновь заметили две плавающие мины около створа Моонского, а одну мину они выловили и подвели к берегу [2]).

10 (23 августа). Туман над Финским заливом мешал производству наблюдения за неприятелем, в Рижском же заливе и у Мариенхамна судов не было видно.

В 5 час. 15 мин. к Бернатену подошел крейсер типа «Фрауенлоб» с миноносцем.

До 8 час. 25 мин. неприятельские корабли подробно осматривали берег от Бернатена до Перкунена и производили промер, для чего миноносец подходил к берегу насколько позволяла глубина [3]).

11 (24 августа). Всю эту ночь, как и предыдущие, в районе Рижского залива и устья Финского наблюдалось усиленное радиотелеграфирование противника: с вечера очень громко слышна была работа его радиостанций в Гапсале, Тахконе и Юссарэ; около полуночи сила приема в Гапсале была так велика, что прием своих радио весьма затруднился.

Вопрос о радиотелеграфировании противника занимал важное место. Предполагалось существование «шпионских радиостанций» на нашей территории, на острове Даго и даже в районе Гельсингфорса, что дало толчек к изобретению радиосети, имеющей направляющее действие, и установке ее на острове Эзеле, в Кильконде.

В море полный штиль и густой туман. Пограничная стража острова Эзеля видела в 10 час. 15 мин. четыре неприятельских судна в бухте Тагелахт, которые вошли в нее и тотчас же вышли. Из-за тумана не удалось определить направление их курса [4]).

Третьи сутки в море густой туман.

Крейсер «Паллада» вышедший в завесу, из за тумана вошел в Балтийский порт и стал там на якорь [5]).

---

[1]) Дела №№ 8431 и 7183, стр. 370 и дневн. И. И. Ренгартена.
[2]) Дело № 8431 и дневн. И. И. Ренгартена.
[3]) Дела №№ 7183 и 8431.
[4]) Дела №№ 8431 и 7163 и дневн. И. И. Ренгартена.
[5]) Дело № 7163.

10. Гибель германского крейсера «Магдебург».

С 10/23 августа в море стоял густой туман.

В ночь на 13/26 августа дозорные крейсеры «Паллада» и «Богатырь» отстаивались из за тумана на якоре в Балтийском порту. Высланный на ночь в завесу 1-й дивизион эскадренных миноносцев также стал в тумане на якорь в шхерах у выхода с Лапвикского рейда. Кораблей наших в море не было.

Вечером 12/25 августа посты на Тахконе и в Гапсале доносили, что близко слышно радиотелеграфирование двух неприятельских судов.

В 1 ч. 30 мин. ночи с поста на острове Оденсхольм по телефону донесли в службу связи, что около маяка с вестовой стороны острова, в расстоянии около 2-х кабельтовов, на мели судно, слышны разговоры на немецком языке и работа машины.

В 1 ч. 50 мин. началось сильное радиотелеграфирование. В 2 часа 10 мин. вторая телефонограмма: «С норда подошло второе судно—переговариваются. Команду торопят свистками». Далее передавали: «Неприятель спустил шлюпки, вероятно для промера, с миноносца высаживают дессант», после чего пост открыл ружейный огонь по шлюпкам, на что с корабля ответили из пулемета [1]).

Густой туман не давал возможности разглядеть, какое судно на мели; было лишь слышно, как с судна вытравливают канат, бросают за борт тяжести и тому подобное.

В 4 часа 20 мин. вышел из Ревеля к Оденсхольму Начальник приморского фронта на миноносце «Лейтенант Бураков» с «Рьяным».

Немедленно по получении донесения с места неприятельской аварии туда же был выслан 1-й дивизион миноносцев, а крейсерам «Богатырь» и «Паллада» Командующий флотом приказал итти к маяку, когда позволит туман.

До рассвета обстановка оставалась совершенно невыясненной и только когда туман слегка разошелся с поста удалось рассмотреть, что в $1^1/_2$ кабельтовых на норд-вест от маяка сидит на мели четырехтрубный крейсер и около него миноносец, пытающийся стащить крейсер за корму с мели.

Как только прояснило, в 7 час. 25 мин. утра «Богатырь» и «Паллада» снялись с якоря и пошли к Оденсхольму. Туман в скором времени опять сгустился, и крейсеры шли в строе уступа, не видя один другого: задний—«Паллада»—должен

---

[1]) Дело № 205.

был ориентироваться по струе «Богатыря». Тем временем 1-й дивизион, выйдя из шхер, направился прямо к Оденсхольму, но в тумане не нашел последнего. Определившись по глубинам, дивизион счел себя западнее, чем был на самом деле, повернул на ост и, потеряв много времени на поиски противника, оказался в конце концов около Балтийского порта, где его и застал Начальник 1-й минной дивизии, вышедший в 10 час. 10 мин. [1]) на поддержку с миноносцами полудивизиона особого назначения. Миноносцы полудивизиона стояли ночью в Ревельской гавани и были высланы в море по получении донесения с поста Тахкона о присутствии в его районе неприятельского крейсера.

Перед ними, в 9 час. 30 мин. [2]), были высланы крейсеры «Олег» и «Россия», а в 10 час. 30 мин. снялся с бочки «Рюрик» [2]) под флагом Командующего флотом, имея перед собою миноносцы 2-го дивизиона с тралами.

Насколько возможно судить по воспоминаниям участников [3]), Командующий флотом не решился выслать немедленно после получения известия об аварии неприятеля более крупных сил из Ревеля, так как следовало опасаться, что неприятель входил в Финский залив, чтобы навлечь нас на поставленное им новое минное заграждение подобно тому, как это имело место в ночь на 5-е. Большим кораблям было необходимо выходить в море непременно за тралами, для чего пришлось дожидаться рассвета. Крейсеры «Богатырь» и «Паллада» не решились подходить близко к острову, дабы неподвергнуться атаке миноносцев 1-го дивизиона и не признать их по ошибке за неприятельские; поэтому в 5 милях на Норд Ост от Оденсхольма они застопорили машины.

В 10 час. 20 мин. стали доноситься частые орудийные залпы от зюйд-веста. Полагая, что стрельба идет по миноносцам 1-го дивизиона, крейсеры решили немедленно оказать поддержку, — легли на курс 217° и дали средний ход. Как выяснилось потом, «Магдебург» стрелял по посту и маяку, причем последний был немного поврежден, а деревянные строения поста разрушены и сгорели, радиостанция же осталась невредимой и пост продолжал свою работу без перерыва.

---

[1]) Вахтенный журнал «Рюрика» 444.
[2]) Вахтенный журнал «Рюрика» 444.
[3]) Воспоминания крейсера «Охотника».

Через четверть часа стрельба прекратилась. Крейсеры шли, измеряя все время глубины лотом Томсона.

В 10 час. 58 мин. туман несколько рассеялся и слева по носу у них открылся маяк Оденсхольм и крейсер «Магдебург», стягиваемый с мели большим миноносцем.

«Богатырь» открыл огонь из 3″ и 6″ орудий с установкой 14 кабельтовых, при чем большая часть орудий стреляли по крейсеру, а меньшая по миноносцу. На огонь «Богатыря» неприятель отвечал частым управляемым огнем. Снаряды ложились недолетами и перелетами, но непосредственных попаданий в крейсер не было: попало лишь несколько осколков. Во время боя туман сгущался настолько, что наводить на неприятеля в прицелы было невозможно, и комендорам приходилось стрелять, наводя поверх них. Корректировать стрельбу также было почти невозможно, так как иногда в тумане нельзя было разобрать, где маяк, а где крейсер.

В разгар боя на полубаке неприятельского крейсера произошел взрыв: взвился клуб белого дыма, повалил пар, носовая часть крейсера оказалась оторванной по фок-мачту. В это время миноносец отдал буксир, дал полный ход и стал уходить. Огонь «Богатыря» был перенесен на уходивший миноносец, но безуспешно, так как он быстро скрылся в тумане. «Паллада» открыла огонь несколько позднее «Богатыря». Неприятельские снаряды ложились довольно близко от крейсера. Старший офицер «Паллады» спускался на срез 6″ орудий, чтобы лучше рассмотреть находившиеся подле «Магдебурга» неприятельские суда, так как туман, подымавшийся кверху, скрывал их от находившихся на мостике. По его впечатлениям отряд состоял из крейсера и 2-х миноносцев. Крейсер шел полным ходом, имея перед собой большой бурун, а в кормовой части его было видно пламя. Некоторые из офицеров, не находившиеся на мостике, также как будто видели удалявшийся крейсер, но с ним лишь один миноносец.

В 11 час. 8 мин. неприятельские суда скрылись в тумане, и «Паллада» прекратила огонь.

В 11 час. 10 мин. неприятель выпустил по «Богатырю» две мины, от которых он уклонился, положив право на борт, а затем была замечена еще третья мина, от которой «Богатырь» также удачно отвернул.

В 11 час. 40 мин. по носу открылись два миноносца, шедших полным ходом на крейсеры, причем головной выпу-

стил мины, вследствие чего крейсеры открыли огонь [1]) по ним, но после четырех залпов они прекратили стрельбу, заметив ошибку: миноносцы были наши. По донесениям этих же миноносцев, оказавшихся «Лейтенантом Бураковым» и «Рьяным» [2]), крейсера первыми открыли огонь и тогда только «Бураков» выпустил две мины, не распознав наших судов. К счастью попаданий ни в тех ни в других не было, ибо крейсеры стреляли на циркуляции. Затем «Лейтенант Бураков» подошел к «Богатырю» и был отправлен им к «Магдебургу» с предложением сдаться. На «Магдебург» с миноносца был послан офицер, принявший от командира оружие при личной его сдаче. Он же спустил кормовой германский флаг и поднял Андреевский. Кроме командира на крейсере оставались два матроса: остальные либо переправились на остров Оденсхольм и там сдались посту, либо были сняты ночью судами, подходившими к «Магдебургу». Всего было взято в плен кроме командира, 2 обер-офицера и 54 матроса.

Пока происходила сдача «Магдебурга», к месту его аварии подошел Начальник 1-й минной дивизии с полудивизионом особого назначения и 1-м дивизионом. Туман рассеялся совершенно.

В 11 час. 55 мин. с Дагерорта было получено донесение, что он видит в 8-ми милях другой крейсер, идущий на Норд-Ост. В это же время начали получаться неприятельские радио с бессмысленным набором знаков, пересыпанных позывными наших судов с целью помехи нашим радиопереговорам. Противник подстраивался при этом под волну «Богатыря», но цель его не была достигнута, и телеграфисты легко отличали свою работу на фоне беспорядочной работы неприятеля.

Полудивизион и 1-й дивизион немедленно пошли к Тахконе и Дагерорту, чтобы перехватить неприятельский миноносец с командой, снятой с «Магдебурга», и атаковать второй крейсер, повидимому подходивший к Оденсхольму.

В 13 час. 25 мин. были получены запоздавшие, как выяснилось впоследствии, радио с Тахконы: неприятельский крейсер в квадрате № 43 (между Некмангрундом и Тахконой) курс ост, и с Нижнего Дагерорта: вижу неприятельский миноносец в квадрате № 60 (милях в 10 на вест от Дагерорта) курс 60°.

---

[1]) Дневн. И. И. Ренгартена. [2]) Р-т Командира «Паллады».

В 15 час. 5 мин. миноносцы подошли к маяку Тахкона, где, узнав что неприятельских судов с поста более не видно, пошли полным ходом к Дагерорту, пройдя в густом тумане южнее банки Некмангрунд. В 17 час. они подошли вплотную к наблюдательному посту Нижний Дагерорт, с которого узнали по семафору, что кроме миноносца, виденного утром, никаких неприятельских судов замечено не было. Затем полудивизион и 1-й дивизион пошли обратно к Оденсхольму. Кроме них в море находились 6-й и 4-й дивизионы.

На ночь все миноносцы были оставлены в дозоре в устье Финского залива, и держались в густом тумане в назначенных им районах в полной боевой готовности к встречи неприятеля.

У Оденсхольма была оставлена завеса крейсеров, а остальные корабли вернулись в Ревель.

Днем в 14 час. к «Магдебургу» подошел «Рюрик» с Командующим флотом. Крейсер был осмотрен чинами Штаба и, так как большая половина корпуса его была цела, то и решено было приступить к организации работ по съемке его с камней. Пленных с «Магдебурга» миноносец «Рьяный» доставил в Балтийский порт, а оттуда они были по железной дороге перевезены в Петроград.

Показания пленных дали следующую картину: целью крейсерства было вызвать русские суда на преследование, чтобы навести их на поставленное ранее в устье Финского залива минное заграждение. 10/23 августа «Магдебург» был в Мемеле, где производилась починка кладки одного из котлов. В ночь на 11/24 августа он вышел из Мемеля и на следующий день произвел по близости стрельбу, после чего вышел в море и около Готланда соединился с «Аугсбургом», «Амазоне» и четырьмя миноносцами. В открытом море командир был вызван к адмиралу на «Аугсбург», после чего оба крейсера и миноносцы V 25 и V 26 пошли на север, а «Амазоне» остался между Готландом и русским берегом. «Аугсбург» и V 25 шли впереди, «Магдебург» и V 26 тем же курсом, но отдельно сзади. Ход 15 узлов. К вечеру нашел туман, но ход не уменьшали. Предполагалось дойти до Оденсхольма и потом повернуть обратно. Цель похода никому кроме Командира не была известна. В первом часу ночи на 13/26 августа корабль вылетел на риф с 15-ти узлового хода. Было три удара настолько сильных, что люди еле устояли на ногах. Три носовых отсека залило водой до бро-

невой палубы. В небольшом количестве вода проникала в носовую кочегарку, но течь удалось приостановить. В междуденных отделениях под кочегарками и машинами воды не было. Чтобы сняться, бросали за борт патроны, уголь, тяжелые запасные части, вообще все, что можно было выбросить; отдали якоря и вытравили за борт канаты. Опущенная для обмера глубины вокруг корабля шлюпка была обстреляна ружейным огнем. К 8½ час. утра было все выгружено. Подошедший миноносец V 26 пытался стянуть крейсер за корму, но безуспешно. Тогда командир приказал приготовить к взрыву минный погреб, где хранились зарядные отделения самодвижущихся мин. Началась перевозка команды на миноносец, державшийся за кормой. Когда большая часть команды была перевезена, туман стал рассеиваться и показались два русских крейсера. Бикфордов шнур к зарядным отделениям был подожжен и оставшейся команде приказано прыгать за борт и вплавь добираться до миноносца. Под огнем русских миноносец дал ход, и подплывшие к нему люди были отброшены его струей. На судне остался один командир. V 26 ушел, оставив свою шлюпку и шлюпку с «Магдебурга», подбиравших из воды людей. Таким образом, помимо командира и команды с «Магдебурга», были взяты в плен один офицер и два матроса со шлюпки миноносца V 26. Вскоре последовал взрыв минного погреба, оторвавший по фок-мачту и первую кочегарку носовую часть крейсера. Оставшиеся люди частью выбрались на крейсер, но большинство доплыло до берега, где сдались находившимся там русским [1]).

11. Работы по определению границ немецкого заграждения. Гибель тральщика „Проводник“.

По получении сведений о гибели двух голландских пароходов на поставленном немцами в устье Финского залива заграждении, было приступлено к организации тральных работ по определению границ этого заграждения.

Начальнику партии траления Командованием флота было дано предписание приступить к этим работам еще 10/23 августа, но приведению в исполнение его мешал стоявший

---

[1]) Дело №№ 7183, 12622, 8431, дневн. И. И. Ренгартена и воспоминание Командира «Охотника».

в море густой туман, державшийся вплоть до 14/27 августа, когда партия траления и начала работы.

В 6 час. утра 14/27 августа партия траления в составе шести судов I-го отделения (миноносцев 7-го дивизиона) и 8 тральщиков («Искра», «Пламя», «Патрон», «Якорь», «Проводник», «Взрыв», «Запал» и «Минрец») снялась с якоря на рейде Лапвик и вышла в море, в район поставленного неприятелем заграждения—приблизительно по середине Финского залива между параллелями 59°20′ и 59°32′ и меридианами 23°00′ и 23°30′.

В 9 час. 25 мин. тральщики завели тралы и приступили к работе в следующем порядке: из точки 59°36′,6 нордовой широты и 22°23′,5 остовой долготы I отделение партии со змейковыми тралами в строе уступа на курсе зюйд, и на одну милю к западу вторая колонна в линии двойного фронта, причем первая линия, состоящая из мелкосидящих тральщиков, шла с катерными тралами («Проводник» шел змейковым), а вторая («Искра, «Пламя», «Якорь» и «Патрон») с тралами Шульца. Пройдя этим курсом 18½ миль, колонны около 13 часов последовательно зашли вправо и, описав циркуляцию в 2 кабельтовых, легли на обратный курс. В 15 ч. 20 м. тральщики «Запал» и «Проводник» подсекли 4 мины; вскоре пара тральщиков «Искра» и «Пламя» тоже затралили мины, причем, несмотря на полный ход машин не могли сдвинуться с места. У «Пламени» даже лопнул буксир и, так как в это время были обнаружены весьма близко несколько мин, мелко поставленных, а тральщик не мог сдвинуть трал и его разворачивало на мины, то пришлось ему отрубить буксир. Затем глубокосидящие тральщики стали выходить на чистую воду за малыми тральщиками с подсекающими тралами. При выполнении этого маневра в 15 ч. 45 м. тральщик «Проводник» ударился на циркуляции о мину правым бортом против кочегарки и командного мостика; взрывом последней тральщик переломился пополам; вместо кочегарного отделения образовалась огромная пробоина, грот-мачта и труба слетели, а мостик совершенно разрушило. Тральщик тонул 15 мин. и в это время с ближайших судов: «Якорь», «Запал», «Минрец» и миноносца «Прочный» были посланы шлюпки, которым удалось спасти командира и 5 человек матросов, из них четырех тяжело раненых и двоих—легко. Одновременно со взрывом тральщика «Проводник» на горизонте показался миноносец «Видный» с поднятым сигналом «Вижу неприятеля на W». Подойдя ближе, он сообщил по семафору, что его пре-

следовали 3 крейсера типа «Кольберг», о чем дана радио крейсерам «Баяну» и «Адмиралу Макарову». Затем на горизонте показался сначала один, а потом еще два дыма, быстро приближавшихся.

Перед этим Начальник партии траления дал радио «Баяну»—«не видно охраны, прошу показать свои места», на что ответа не получил. Таким образом, не видя на горизонте наших крейсеров и не зная их места нахождения, тральщики по сигналу бросили тралы и в 16 ч. 30 м. стали уходить. На месте аварии остался тральщик «Якорь», имевший за кормой в трале около 5-ти затраленных мин и продолжал спасение людей, а также подбирал шлюпки других тральщиков, брошенные ими со своими людьми [1]).

Тем временем неприятель приблизился на 40 кабельтовых и в 15 ч. 30 м. открыл огонь по оставшемуся тральщику. Одним из снарядов был поврежден вельбот, пробита верхняя палуба, снаряд вошел в угольную яму и взорвался, не причинив повреждения корпусу и никого не ранив. Быстро подобрав шлюпки с людьми и справившись с тралом, «Якорь» вышел из сферы огня крейсера и присоединился к партии.

В 17 ч. неприятель прекратил огонь и стал уходить на SW.

В 17 ч. 50 м. тральщики соединились с I-м отделением, работавшим значительно восточнее найденного минного заграждения, и в 20 ч. 35 м. прибыли на рейд Лапвик.

Из-за обстрела неприятелем партия траления не смогла точно определить границы заграждения, но ей удалось выяснить, что оно состоит не менее как из 3-х линий с направлением на NW—SO, причем мины поставлены на разные глубины и расстояния одна от другой. Все замеченные мины были с колпаками (гальваноударные), причем многие из них стояли близко к поверхности воды, что сильно усложняло траление.

В последующие дни партия траления продолжала работы по определению границ заграждения [2]).

---

[1]) Со слов командира тральщика «Якорь» и минера с тральщика «Фугас».

[2]) Дело № 12620.

12. Перестрелка германского крейсера «Аугсбург» с русскими крейсерами.

14 (27 Августа). Под вечер стали приходить радио и от миноносцев о неприятеле, но выяснить по ним обстановку было невозможно. Донесения сыпались во множестве. «Неприятель прорвал завесу, «вижу миноносец курс Ost», «виден крейсер типа «Кельн» на курсе Ost», «неприятель радиотелеграфирует», и наконец донесения сухопутных береговых постов о бое между нашими и неприятельскими судами.

На следующий день выяснилось происходившее. Около 17 часов на виду партии траления показался немецкий крейсер «Аугсбург» и начал ее обстреливать. Тотчас-же подошли наши дозорные крейсера «Адмирал Макаров» и «Баян», при появлении которых «Аугсбург» прекратил огонь по тральщикам и стал уходить на SW. Началось преследование уходившего противника, продолжавшееся около полутора часов, во время которого крейсеры вели перестрелку и было впечатление нескольких в него попаданий, но все же «Аугсбургу» удалось уйти. Наши крейсера не пострадали. Старший из командиров (крейсера «Адмирал Макаров»), руководивший действиями обоих крейсеров, за то, что упустил противника, имея превосходство в силах, был немедленно сменен [1]).

Между прочим, во время боя крейсер «Аугсбург» дал открыто радио в 21 час следующего содержания: «Danzig—Panzerkreuzer Torpedoboot Flotilien herankommen Russen verfolgen» [2]).

15 (28 Августа). Ночью, утром и днем было слышно неприятельское очень сильное радио-телеграфирование; по временам неприятель повторял наши сигналы, путал их, дабы мешать нашим радио-переговорам. Днем к Полангену подходил два раза крейсер типа «Аркона»: первый раз около 14-ти часов, а второй—около 17-ти часов. Крейсер подходил близко к берегу, шел вдоль него, продвигаясь малым ходом в течение, в общей сложности, около 2-х часов, а затем скрылся [3]).

---

[1]) Приказ № 127 от 20 Августа (3 Сентября) Командующего флотом.
[2]) Дело № 12620. Дневник И. И. Ренгартен.
[3]) Дело № 8431.

В этот день была снаряжена специальная экспедиция на портовом судне «Силач» для подробного осмотра «Магдебурга» и снятия с него всего ценного.

16 (29 Августа). В 5 ч. 30 м. повидимому тот же крейсер «Аркона» обстрелял маяк Стейнорт, выпустив по нему около 240 снарядов, разрушив маяк и повредив кордон пограничной стражи и маячный дом. После обстрела крейсер ушел на W).

С этого-же числа начались испытания на авиационной станции Кильконд, проектированного И. И. Ренгартен радиопеленгатора, назначение которого было определять направление на радиотелеграфирующий неприятельский корабль.

С помощью такого радио-телеграфа при одновременном наблюдении с двух мест являлась возможность определять место нахождения противника.

Начались работы по поднятию «Магдебурга». Его осмотрели водолазы и подобрали до десяти утопленников, причем у одного из них оказались прижатые рукой к груди весьма ценные документы, сослужившие впоследствие большую службу, которые, вероятно, он пытался спасти, направляясь вплавь с ними на подходивший к «Магдебургу» миноносец.

Днем наши крейсеры в завесе расстреляли несколько плававших мин.

17/30 августа было получено задержанное сообщение Виндавы. В 8 ч. 30 м. с севера появился двухтрубный крейсер, прошел малым ходом в расстоянии трех миль от берега на юг до широты Бакгофена и затем ушел в море на W [1]).

13. Русская крейсерская операция с целью нападения на германские крейсеры завесы между Готландом и Виндавой.

19 (31 Августа). С 9 ч. утра и до позднего вечера, по донесениям постов, в районе Виндавы появлялись неприятельские крейсеры, которые подходили к ней с моря, поворачивали и уходили обратно [2]).

Эти донесения постов службы связи, так же как и донесения предыдущих дней о постоянном появлении неприятель-

---

[1]) Дело № 8431 и 12604. [2]) Дело № 8431.

ских крейсеров в районе Стейнорт—Виндава, дали основания предполагать о существовании неприятельской разведочной завесы между Курляндским побережьем и о-вом Готланд, почему вечером Командующий флотом принял решение выполнить крейсерские операции против германских разведчиков.

В Штабе флота был составлен план операции и инструкция для похода, которые были отпечатаны к 8-ми часам следующего утра.

Намерения Адмирала держались в тайне.

19 Августа (1 Сентября). В 8 час. утра на «Рюрике» было устроено собрание флагманов, на котором адмирал сообщил о своем решении напасть на германских разведчиков и о предстоящем через 2 часа походе.

В 10 часов 2-ая бригада крейсеров «Россия», «Богатырь», «Олег» по сигналу своего начальника снялись с якоря на ревельском рейде, где за нею снялся «Рюрик» под флагом Командующего флотом. Крейсеры вышли в море Суропским проходом в одной кильватерной колонне, имея головным крейсер «Россия», а концевым «Рюрик». Впереди крейсеров шли 6 миноносцев 2-го дивизиона, слева «Новик» и на правом траверзе «Рюрика» полудивизион особого назначения. Отряд вышел из залива севернее германского заграждения за тралами миноносцев 2-го дивизиона, а за маяком Бенгшер «Рюрик» переменил место в строю и пошел головным.

Погода в этот день была довольно бурная, а в открытом море настолько посвежело, что миноносцы не могли держаться в строю и около 10 ч. были отпущены в Утэ. При крейсерах остался только «Новик». Отряд повернул почти на юг, придерживаясь к остовому берегу о-ва Готланд, рассчитывая к рассвету быть на параллели южной его оконечности.

Около 21-го часа вышел из строя «Богатырь» из за повреждения в левой машине. Крейсер остался на месте с застопоренными машинами и через час исправив повреждение пошел на соединение с отрядом с рассчетом быть к 5-ти часам утра в месте рандеву, назначенном Командующим флотом.

Около полуночи находясь против северной части о-ва Готланд, при ясном лунном освещении, отряд встретился с быстро приблизившимся кораблем, в котором опознали германский крейсер «Аугсбург» [1]).

---

[1]) Случайная ночная встреча с «Аугсбургом» лишила возможности сделать внезапное нападение на неприятельские крейсера и окружить их.

Встреча была неожиданной обоюдно. «Аугсбург» распознал наши суда, резко повернул, зашуровал и ушел на юг.

Все это произошло так быстро, что «Аугсбург» скрылся прежде чем по нем успели открыть огонь.

Посланный атаковать неприятеля «Новик» развив скорость до 32-х узлов через 40 мин. нагнал его и выпустил мины безрезультатно, т.-к. не мог занять хорошей позиции, после чего крейсер повернул на «Новик» и пытался его преследовать, но вскоре отстал.

Наш отряд тем временем повернул сначала на W ближе к берегу о-ва Готланда, затем лег на нордовый курс и с заходом луны снова повернул на юг имея 16 узлов хода.

20 августа (2 сент.) Около 6-ти часов утра с отрядом соединился крейсер «Богатырь» вступив в кильватер «Олегу».

В 9 часов справа по курсу открылись дымки немецкого крейсера причем отогнать его были посланы «Богатырь» и «Олег». Крейсеры развив ход до 21 узла не могли догнать противника, оказавшегося крейсером «Аугсбургом», который дал радио как только обнаружил погоню.

После полутора часового преследования наши крейсеры прекратили погоню видя ее безполезность, повернули на норд и пошли на соединение с отрядом, неприятель же продолжал уходить на юг.

В 16 ч. 45 м. крейсеры вступили в кильватер «России», а в 17 час. к «Рюрику» подошел полудивизион особого назначения, вызванный из шхер ввиду значительно стихшей погоды.

Случайная ночная встреча с «Аугсбургом» лишила возможности сделать внезапное нападение на неприятельские крейсеры, окружить их или отрезать от базы, а дневное преследование оказалось для них безопасным из-за большого преимущества в ходе перед нашими крейсерами, почему созрел новый план, во исполнение которого «Богатырь», «Олег» и «Новик» были оставлены в восточной части Балтийского моря, а «Рюрик», «Россия» и миноносцы полудивизиона пошли в обход о-ва Готланд в надежде с юга напасть на немецких разведчиков и уничтожить их.

В 18 час. по получении инструкций с «Рюрика» отряд разделился для выполнения этого плана—«Богатырь», «Олег» и «Новик» легли на курс S., а другая часть отряда пошла курсом SW направляясь в обход Готланда.

Около 20 ч. 30 м. севернее о-ва Готска-Сандэ в SW направлении при лунном освещении был замечен пароход без огня, к которому для осмотра был послан «Пограничник».

Пароход оказался шведским без груза с исправными документами, почему и был отпущен. После встречи с пароходом отряд повернул на N.; Командующий флотом решил окончательно отказаться от продолжения операции из за слишком светлой ночи и из за того, что отряд дважды видели и тем самым внезапность появления в южной части Балтийского моря не могла быть осуществима.

В 22 часа отряд повернул на Ost, не встретив больше неприятельских судов.

Утром 21-го августа (3 сентября) корабли вошли в Финский залив и после полдня стали на якорь на Ревельском рейде [1]).

Как 19-го августа (1 сентября) так и 21-го августа (3 сентября) посты Курляндского побережья продолжали доносить о появлении в виду их неприятельских судов [2]).

22 августа (4 сентября) в 11-м часу крейсеры снялись с якоря и перешли в Гельсингфорс, где «Рюрику» было дано время на переборку механизмов и чистку котлов. Свежие погоды последних дней отзывались неблагоприятным образом на ходе работ у «Магдебурга» и задерживали подъем его, тем не менее его все же удавалось откачивать и заделывать кингстоны.

14. Отношение Высшего командования к действиям Балтийского флота—сдерживающий характер директив. Изменение развертывания минных судов и подводных лодок—вынос их баз к устью Финского залива.

В ответ на сообщенные Командующему Балтийским флотом опасения Ставки о возможной высадке неприятельского дессанта на Курляндском побережьи в районе Мемеля для действия в тыл первой армии—Командующий флотом в радио Главнокомандующему VI армии доносил, что единственным средством воспрепятствовать успеху такого предприятия является выход всех наличных сил флота Балтийского моря к месту высадки для решительного боя с неприятельским флотом, прикрывающим дессант, и нападения на транспорты с войсками. Вместе с тем он доносил, что подобный выход флота возможен только при условии освобождения от поставленной флоту ранее задачи—охраны столицы с моря, так

---

[1]) Дневн. И. И. Ренгартена и дела №№ 13440 и 12601.
[2]) Дело № 8431.

как при выполнении операции нападения на неприятельский дессант могло случиться уничтожение всего нашего флота [1]).

Частичный же наш успех парализовал бы все предприятие немцев.

В ответ на это Главнокомандующий VI армии дал 23 августа (5 сентября) радио Командующему флотом, подрывавшую окончательно в личном составе все надежды на более активные действия флота и вполне определявшую его дальнейшую деятельность: «задачей флота Балтийского моря остается охрана столицы с моря. Необходимо сохранение флота для этой цели». Характер директив высшего командования вызывал сильное возмущение в личном составе флота, который считал, что директиву «сохранять флот», надо понимать, как стоянку в Ревеле за «минным забором» и боном, разрешая противнику хозяйничать у самого устья залива, заграждать его минами и в конце концов окончательно заблокировать, т.-е. обезвредить русский флот, сохранив его в полном составе.

Впрочем Адмирал Эссен не принадлежал к числу пассивных исполнителей чужой воли и продолжал действовать, сообразуясь с обстоятельствами как сам находил лучше, стараясь сколь возможно активнее использовать флот.

29 августа (11 сент.). Командующий флотом донес о необходимости изменения развертывания минных судов и подводных лодок с выносом их баз к устью Финского залива, мотивируя свою просьбу нижеследующим:

«Первый месяц войны достаточно определенно выяснил отсутствие намерений у противника начать операции в Финском заливе, так как в течение этого периода германский флот не предпринимал никаких активных операций против нашего флота. Участие в войне Англии на нашей стороне коренным образом изменило политическую и стратегическую обстановку, а вместе с тем и соотношение сил на море, и в Балтийском море против нас были поставлены второстепенные силы германского флота».

«Оперативный план, имея в виду борьбу с подавляющими силами германского флота, ограничивал оперативную зону нашего флота с запада линией Оденсхольм-Лапвик, так что весь район к весту от нее выходил из сферы нашего контроля. Поэтому, обеспечив в полной мере минными заграждениями центральную позицию, оборудовав ее береговыми батареями и желая расширить свою оперативную зону, Командующий флотом изменил развертывание минных судов и под-

[1]) Радио № 453 дело № 7184.

водных лодок, перенеся базы 1-й минной дивизии и бригады подводных лодок в Моонзунд, а 2-й минной дивизии в Эрэ».

Благодаря этому получилась возможность наблюдения за Рижским заливом, а также развития операций минных судов и подводных лодок как в нем, так и в северной части Балтийского моря и перед устьем Финского залива.

Линия дежурства крейсеров была вынесена на меридиан Дагерорта, где крейсеры несли дозорную службу в дневное время, а с темнотой их заменяли миноносцы, крейсеры же на ночь уходили в Лапвик.

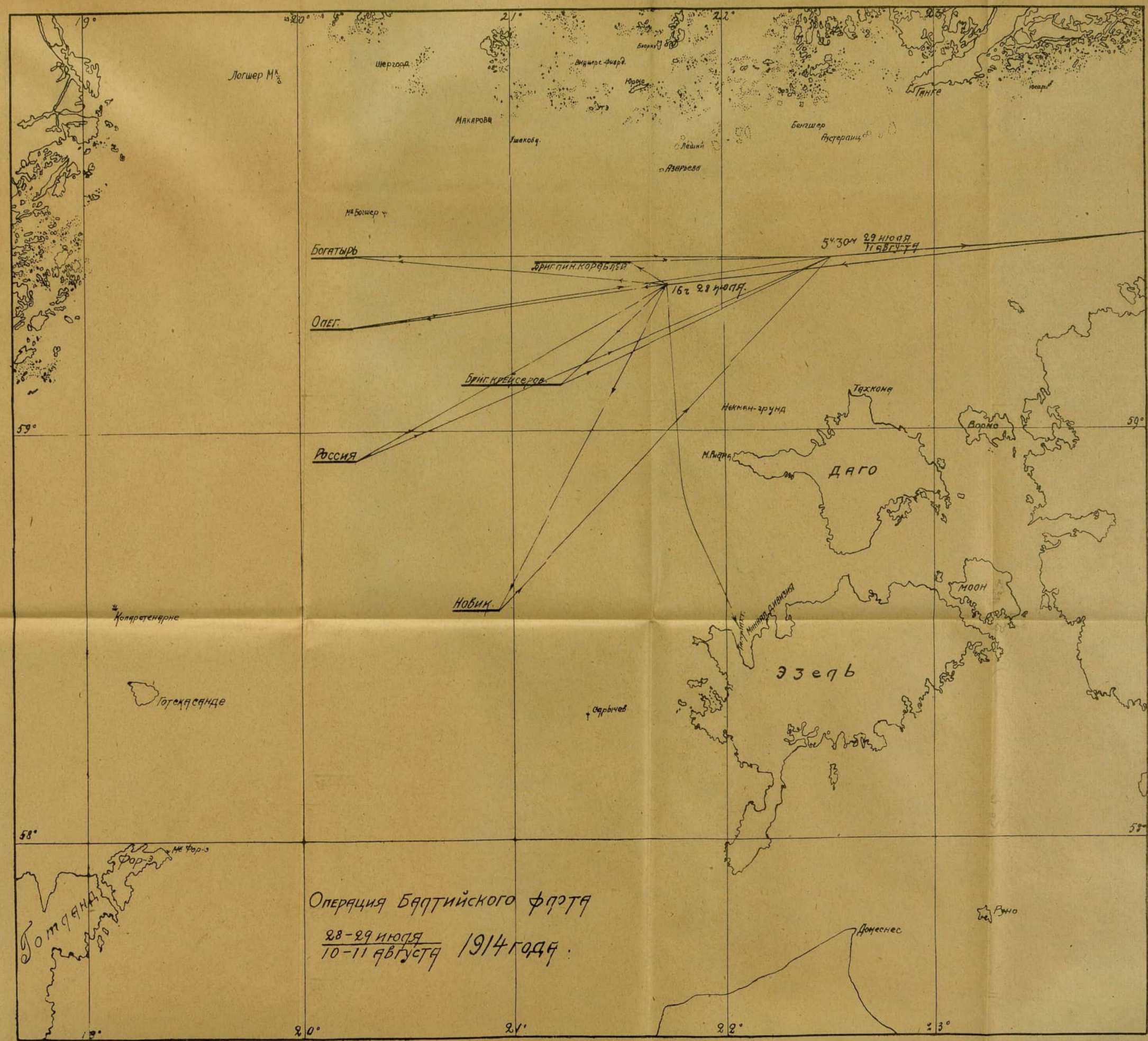
Для защиты Моонзунда на островах Вормс и Вердер начали устанавливать 6″ и 75$^{m}/_{m}$ батареи, а для усиления обороны была переведена с флангово-шхерной позиции канонерская лодка.

Таким образом расширилась оперативная зона нашего флота, выдвинувшись к весту от центральной позиции [1]).

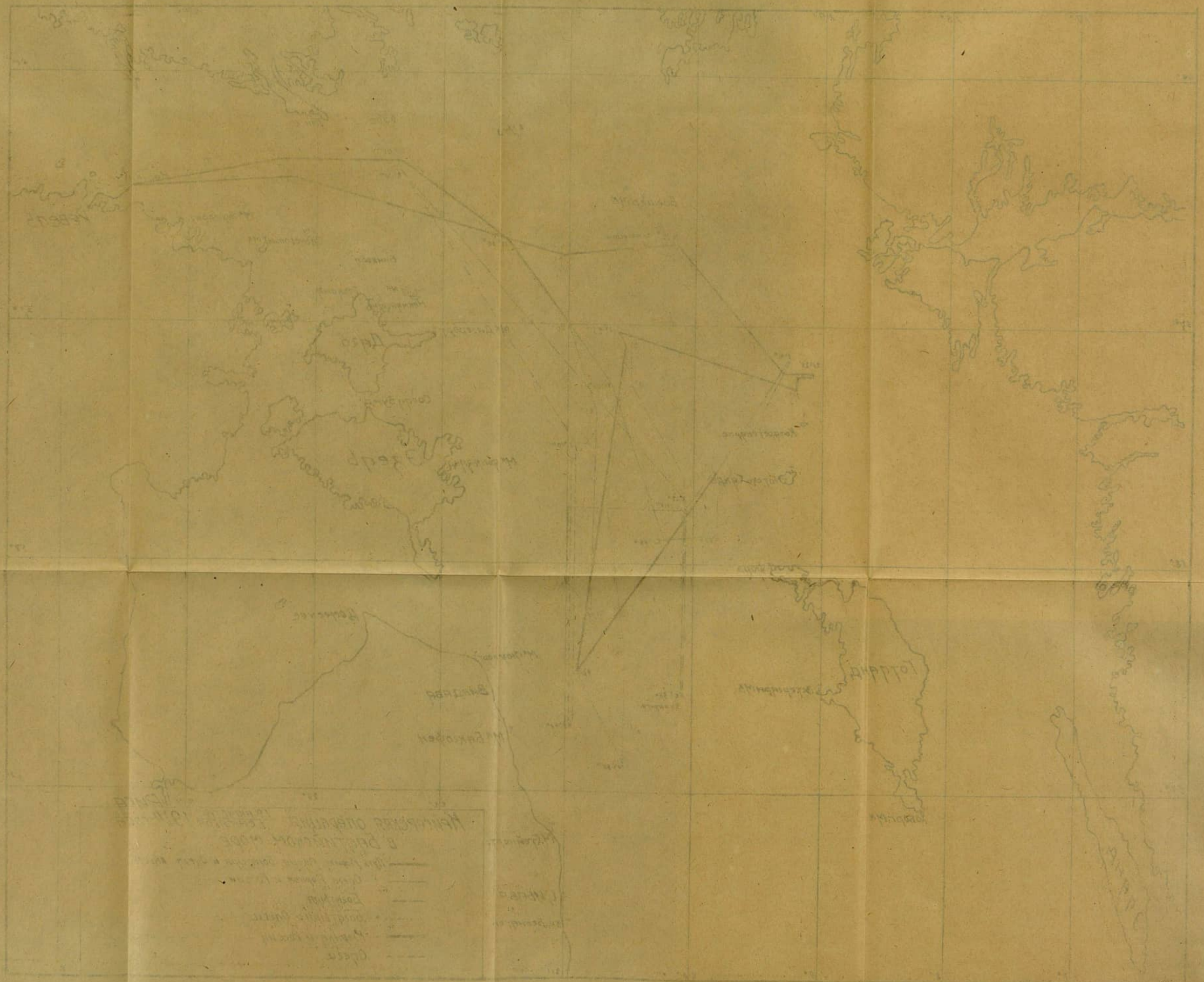
В. Эмме.

---

[1]) Дело № 13440. Донесение Комфлота от 29 августа (11 сентября).


Операция Балтийского флота
28-29 июля / 10-11 августа 1914 года.
Богатырь
Опег.
Бриг. крейсеров.
Россия
Новик.
Бриг. лин. кораблей
16ч 28 июля.
5ч 30м 29 июля / 11 августа
Логшер Мк
Шергорд
Макарова
Ушакова
Леший
Азарьева
Бенгшер
Аустерлиц
Ганге
Мк Богшер
Тахкона
Некман-грунд
Ворма
Даго
Моон
Минная дивизия
Эзель
Копаретенарне
Готскасанде
Сарычев
Фор-э
Мк Фор-э
Готланд
Руно
Домеснес
19°
20°
21°
22°
23°
59°
58°

Крйсерская операция 19 августа / 1 сентября 1914 года
в Балтийском море.
Путь Рюрика, России, Богатыря и Олега вместе.
Олега, Рюрика и России
Богатыря.
Богатыря и Олега
Рюрика и России
Олега.
Утэ
Эре
Ганге
Нарген
Ревель
Богшер Мк
Мк Лакерорт
Оденсхольм Мк
Винкова
Тахкона
Мк Дагерорт
Даго
Соеда Зунд
Мк Фильзанд
Эзель
Копарстенарне
Готска Санде
Форз
Готланд
Эстергарн Мк
Хоборг Мк
Эланд
Домеснес
Мк Люзерорт
Виндава
Мк Бакгофен
Рига
М. Стейнорт.
Либава
Зн. Бернатен



Период крейсерских походов и ожидание генерального сражения на центральной позиции.

24 августа (6 сентября)—26 сентября (9 октября) 1914 г.

Первое появление в Балтийском море крупной Германской эскадры и ответный выход Русского флота 24 августа (6 сентября)—29 августа (11 сентября) 1914 г. [1])

Высшее Морское командование Балтийского флота было твердо уверено, что первые же дни войны ознаменуются решительными боями на Балтийском театре и эти первые дни и даже часы решат участь русского флота и подступов к столице.

---

[1]) В настоящей работе использованы следующие документы Морискома (в скобках поставлены условные обозначения).

I. Перечень военных действий на Балтийском море за 1914 год.

II. Дневник флаг-рад. оф штаба Командующего Балтийским флотом за 1914 год кап. 2-го ранга И. И. Ренгартен. (Дн. ИИР.).

III. Журнал донесений постов и проч. (Том I) собранных старшим лейтенантом К. Ф. Престиным. (Дело № 8431).

IV. Донесения Командующего флотом за 1914 год (Д. № 147).

V. » » » » » » (Л. № 7014).

VI. Таблица позывных 1914 год ((Д. № 12867).

VII. Таблица силуэтов германского флота.

VIII. Карта квадратов 1913—14 года (Д. № 12565).

IX. Переписка с начальником Военно-Морского Управления при Главнокомандующем 6-й армией (Д. № 7015).

X. Операции крейсеров за 1914 год (Д. № 12601).

Из частных источников:

1) Дневник арт. оф. лин. кор. «Андрей Первозванный» за август 1914 г.

2) » » » » » «Севастополь» за сентябрь 1914 года лейт. Е. Винтера Винтера 1-го (Дн. Е. В. 1).

3) Дневник вахтенного начальника крейсера «Аврора» за август 1914 г. лейтенанта Б. Винтера 2 (Дн. Б. В. 2).

4) Дневник ревизора крейсера «Баян» за август 1914 г. лейт. П. В. Лемишевского (Дн. П. В. Л.).

См. карту квадратов Д. № 12565).

Все помыслы, вся энергия были сосредоточены на одном стремлении «как можно больше нанести урона неприятелю в предстоявшем решительном сражении».

«Флот не может уйти с назначенного места боя—*другого нет в наших водах* и мы должны отстоять его чего бы это ни стоило» [1])—обращается командующий к флоту и в этих коротких решительных словах очерчен весь план борьбы на подступах к столице.

Армия могла маневрировать, терять пространство, сохраняя свою живую силу—Балтийскому же флоту в 14-м году при возложенной на него задаче был лишь завещан девиз адмирала Н. О. ф. Эссен:

«Отступления не будет».

Но неприятель не произвел в первые дни даже малейшей попытки проникнуть в залив, а когда 23 июля (5 августа) Англия объявила войну Германии, то Балтийский флот вздохнул свободно и получил надежду на возможность успешной борьбы.

В наших водах появлялись неприятельские суда, разведчики, создавшие состояние «ожидания», но в начале августа (4-17) неприятель ставит минную банку в квадрате 39 (на меридиане Тахкона в устье Финского залива) и это подрывает предположения о возможности боя на центральной позиции; немного времени спустя неприятель теряет «Магдебург» под Оденсхольмом и это заставляет его увеличить свою осторожность, и флота германского наши посты не видят.

Агентурные сведения доносят о пальбе в районе Данцига и Мемеля, но там нет наших кораблей—это практические стрельбы судов германского резерва, только что укомплектованных и приводящих себя в боевую готовность [2]).

И лишь месяц спустя после объявления войны—дальние крейсерские разведки русского флота вызывают появление в наших водах крупной германской эскадры.

Первые донесения о неприятеле 24 августа (6 сентября) ничем не отличались от обычных сведений об их разведках.

В 6 ч. 37 м. [3]) было получено радио:

«Неприятельский двухтрубный крейсер типа Нимфа, появившийся у Виндавы от SW в расстоянии 3 миль, малым ходом направляется на N вдоль берега».

Последующие донесения сообщают, что крейсер в 7 ч. 15 м. скрылся на NW «будучи накрыт тучей» [4]), а в 10 ч. он уже

---

[1]) Приказ К. Ф. адмирала Эссена № 2 19 июля (1 августа) 1914 г.
[2]) Дн. Е. В. [3]) Д. 8431 телегр. (I). 197. [4]) Д. 8431 т. 1990.

появляется у Фильзанда в квадрате 75 (на высоте Фильзанда в 23 милях от м-ка [1]). В 10 ч. 45 м. на SW—470 от Н. Дагерорта в расстоянии 18 м. показались и скрылись в 11-30 курсом NO еще 2 дыма [2]). Неприятельские силы проходят вблизи наших берегов около полудня и в 12-30 Н-к южного района сл. связи вновь доносит на этот раз о нескольких дымах сразу на SW 47, SW 84 и SW 75 от Н. Дагерорта и даже определяет тип одного из неприятельских кораблей в квадрате 69 (на высоте Н. Дагерорте в 20 м.)—а именно крейсер «Бремен».

В это же время неприятельский бронепалубный крейсер типа «Принц Адальберт» [3]) появляется у Фильзанда, переменными курсами подходит с W к м-ку и сделав по нему 2 выстрела легших к югу на 3 версты [4]) поворачивает на S. Наблюдательные посты видят его в это время в квадрате 66 (западнее Фильзанда в 10 милях).

Переменные курсы целого ряда неприятельских разведчиков то появляющихся, то скрывающихся у наших постов—дают впечатление о завесе установленной неприятельскими крейсерами у побережья Моонзундского архипелага, прикрывающих передвиженья к нашим водам более крупных соединений неприятельского флота.

В 13 ч. 30 м. Н-к южного района службы связи доносит:

«Всем срочно обстановка:

В 13 ч. В. Дагерорт видит неприятельский крейсер «Бремен» на NW 82 в 22 милях и 4 дыма на SW 45, SW 49, NW 60 и NW 75 идущих курсом NO».

Через 40 м. он же делает новое донесение:

«14-10» крейсер типа «Бремен» повернул на NW пеленг. (от В. Дагерорт) NW, 86 расстояние 17 миль.

В 14 ч. 20 м. Ком. флотом оповещает морские силы о появлении в 12 ч. 30 м. 5 неприятельских линейных кораблей в квадратах 107 и 98 (в широте Стокгольма к югу от м-ка Богшера в 15 мил.) [5]) (тип кораблей указывался Вительсбах, Мекленбург, крейсера в завесе типа Ундина, Газелле (Дн. ИИР).

Это радио было принято командующими бригадами и судами, как угрожающее и все суда начали готовиться к выходу, а производившие переборки в машинах и чистку котлов прекратили эти работы.

---

[1]) Д. 8431 г. 497. [2]) Д. 8431. [3]) Дк. ИИР. [4]) Д. 8431 т. 499. [5]) Д. 8431 т. 2823.

Тем временем в устье Финского залива обстановка слагалась следующим образом:

У Оденсхольма стоит на якоре, производящее работы по съемке Магдебурга водолазное судно «Африка», и держится машинами на месте охраняющими спасательную партию кр. «Аврора» [1]).

В устье залива на меридиане Дагерорт крейсеруют «Паллада» и «Баян».

Около 13 ч. еще, в SW четверти крейсера, шедшие курсом N, открыли густое облако дыма, вероятно дым тех судов, о которых доносил В. Дагерорт в 13 ч. 30 м. (см. выше [2]).

В 13 ч. 20 м. был уже отчетливо виден корабль; в 13-45 наши крейсера легли на S, идя на сближение с неприятелем и в 14 ч. можно было опознать крейсера типа «Бремен» [3]) (Кельн) [4]).

В 14 ч. 8 м. на крейсере «Баян» пробили боевую тревогу [5]). В это время и в NN четверти было усмотрено большое облако дыма, но кораблей опознать было нельзя.

В 14 ч. 45 м. наши крейсера легли на обратный курс N. Неприятель был почти на траверзе в расстоянии 130 каб. и шел курсом SO, а через 10 м. (в 14 ч. 55 м.) лег на курс параллельный нашим крейсерам.

В 15 ч. с наших крейсеров был усмотрен миноносец шедший от отряда дымившего в NW четверти. Миноносец подошел к неприятельскому крейсеру, который в 15 ч. 15 м. после того как миноносец прошел у него под кормой, лег на SW и стал уходить [6]), как бы заманивая наши суда.

Об этих судах в 15 ч. 10 м. радио всем с В. Дагерорта оповещает морские силы, указывая место крейсера типа Бремен на NW56° от маяка в 17 милях и миноносца на NW58° в 19 милях и кроме того еще о 3 дымах на SW47, NW59 и NW64, идущих курсом [7]).

С В. Дагерорт отмечают и вышеупомянутый маневр крейсера, легшего на юг и шедшего большим ходом, с м-ка же делается донесение о дымах в квадрате 78 (в широте В. Дагерорта в 28 милях).

Штаб коман. фл., судя по силе радиотелеграфирования неприятелем заключает, что неприятельская эскадра в это

---

[1]) Дн. Б. В. 2. [2]) Д. 8431. [3]) Д. 8431. [4]) По Дн. ПВЛ. [5]) Дальнейшее описание событий изложено по Дн. ПВЛ. и д. 8431. [6]) Дн. ПВЛ. [7]) Дн. 8431, стр. 29.

время находится вблизи устья Финского залива и действительно в 15 ч. м-к. Утэ усматривает к югу на горизонте дымы. Это и есть та эскадра чьи дымы наши дозорные суда видят в NW четверти [1]).

Еще в 13 ч. 45 м., по наблюдению с крейсеров, от этой группы дымов отделился один и лег на S, два дыма остались на месте и остальные дымы, сосчитать число которых было еще невозможно, направились на NO, удаляясь от наших крейсеров и, в тоже время, отрезая их от северного прохода у заграждения в Финский залив. На поддержку нашим крейсерам вышли «Громобой» и «Адм. Макаров» из Суропского пролива. Крейсер типа Бремен (Кельн), успевший уже уйти тем временем на 140 каб. и державшийся все время в лучах солнца около 15 ч. 15 м. повернул вместе с миноносцами, сопровождавшими его на обратный курс [2]). Момент его поворота на обратный курс определить не удалось, но надо полагать, что неприятель повернул после того, как только в большой группе началось движение.

В неприятельском корабле, отделившемся от облака дыма к S-у [3]) в 16 ч. можно было опознать крейсер, типа «Принц Адальберт» (Роон), о появлении которого в видимости наблюдательных постов, было своевременно передано радио еще около полдня. Неприятель, идя повидимому полным ходом и имея уже поднятыми стеньговые флаги, сближался довольно быстро, склоняясь постепенно влево (к О-у), стараясь видимо скорее лечь параллельным курсом с нашими крейсерами, в то же время стараясь сблизиться с ними.

В 16 ч. 10 м. «Паллада» и «Баян» повернули на S. «Роон», видя наш маневр, постепенно стал менять курсы вправо и в 16 ч. 17 м. лег тоже на S, держась в 95 каб. на параллельном курсе.

Крейсер же типа «Кельн» находясь южнее «Роон» произвел тот же маневр и в 16 ч. 17 м., будучи на S от «Роон», находился почти в том же расстоянии, от наших крейсеров как и «Роон». Между прочим, стеньговых флагов ни он, ни миноносец не поднимали.

---

[1]) В 16 ч. число дымов с м-ка Уте определяется в 13, а в 16—45 с маяка доносят, что видят определенно 3 лин. корабля, 2 крейсера разведчика и 13 миноносцев. Д. 8431.

[2]) Очевидно, видя безрезультатность попытки завлечь наши крейсера мористей.

[3]) В 16 ч. бригада лин. кор. Балтийского моря, чтобы быть ближе к Суропскому проливу единственному выходу на W для больших кораблей в срочном порядке снимается с якоря и переходит из Гельсингфорса в Ревель, куда приходит в 20 час. и становится за боном. (Дн. БВ. I).

В 16 ч. 20 м. в большой группе кораблей можно было сосчитать 14 дымков, из коих один, ближайший к нам, резко отличался от прочих—мачт за большим расстоянием не было еще видно (оказался впоследствии кр. «Блюхер» под адм. флагом).

Крейсер «Паллада», наблюдая виденное, доносит, что от N наступают 11 миноносцев, а от W—3 крейсера и что полубригада идет к южному проходу (у неприятельского миннаго заграждения в квадрате 39) [1]).

В 16 ч. 30 м. «Паллада» и «Баян» повернули на S, затем на O, а в 16 ч. 35 м. на N024° с расчетом пройти курсом O, севернее банки Глотова. При повороте на последний курс «Паллада» предварительно передала по семафору «Баяну», что будет отходить к югу. Пройти северным фарватером конечно не представлялось возможным, так как путь был уже отрезан 11 кораблями, шедшими на SO. Спустя 5 минут «Паллада» уже легла на Ost, с рассчетом пройти вплотную к банке.

Преждевременный поворот на Ost был необходим, потому что: 1) получался выигрыш во времени, а 2) идя курсом N024°, крейсера наши сильно сблизились бы с 11 неприятельскими судами.

Маневрирование обоих неприятельских крейсеров и большой группы миноносцев (с Блюхером во главе) было тождественно маневрированию наших крейсеров.

С поворотом на Ost крейсера наши дали 15 узлов.

Около 17 ч. с наблюдательных постов в северной большой группе судов, шедшей на сближение, усмотрели корабль с мачтой треногой и приняли его за крейсер дреднаут Мольтке. За ним следовали 10 миноносцев в 2 линии по 3 миноносца строем фронта и сзади тем же строем еще 4.

Расстояние от наших крейсеров до северной группы быстро уменьшалось (2—3 каб. в 1 минуту). Наши крейсера дали полный ход, надеясь уйти. Курс северной группы стал приближаться к курсу наших крейсеров [2]).

В 15 ч. 15 м., когда расстояние дошло до 95 каб. неприятель круто повернул на S. С марса «Баяна» виден был большой крен неприятельского корабля на циркуляции. Вырав-

---

[1]) Д. 8431 т. № 178.

[2]) Считая, что во главе неприятельского отряда идет крейсер-дреднаут «Мольтке» с мощной артиллерией (X—11″/50 и XII—6″/45 против наших по III—8″/45 и XII—6″/45 на крейсере и ходом значительно превосходившем нам 28½ узл. против 21) наши крейсера имели все основания считать свое положение критическим.

нившись на новом курсе—в 17 ч. 19 м. неприятельский крейсер открыл огонь по «Баяну» [1]).

Первый залп, данный из всех башен был большой недолет. Падения были довольно кучные, столбы воды незначительны и меньше, чем таковые у наших 6" боевых бронебойных. В течении 5 м. 20 с. неприятель дал 4 залпа, при чем все они легли недолетами. Тем временем расстояние увеличилось до 100 каб. [2]) [3]).

Остальные 2 крейсера типа «Роон» и типа «Бремен» после вышеупомянутого поворота кр. «Блюхер» (принимаемого за «Мольтке») на S легли на N, идя навстречу ему. Во время стрельбы «Роон» что то передал адмиральскому кораблю (Блюхеру), после чего тот и прекратил стрельбу [4]), а в 17 ч. 30 м. лег на W и стал уходить; этому маневру последовали и все остальные германские суда [5]).

С поворотом неприятельских кораблей на W,—наши крейсера могли считать себя в безопасности [6]).

---

[1]) Наши посты доносят об этом ком. флот. Место неприятелем при этом указывается с В. Дагерорта на NO—10° в 14 милях, а
с Такконы » NW—54 » 14 милях.
(Д. 8431).

[2]) Дистанция с которой был открыт огонь—95 к. не позволяла нашим крейсерам успешно отвечать на него, и они уходили навстречу первой полубригаде, шедшей на поддержку (встреча обоих полубригад произошла у Оденсхольма, дойдя до коего первая полубригада держалась на месте, поджидая отходящие крейсера «Палладу» и «Баян» (Дн. ПВЛ) не открывая ответного огня, чтобы не показать неприятелю своей дальности стрельбы.

[3]) Факт недолета доказывает, что артиллерия была не 11" как у «Мольтке», а менее крупная, что указывает на ошибку в определении типа неприятельского крейсера, ошибку повторенную Начальником 1-ой бригады крейсеров, которым была дана следующая телеграмма за № 1001:

25 августа (7 сент.) 3 ч. 30 м.

Ком. Флот.

«Паллада и «Баян» подверглись преследованию крейсеров «Мольтке» и «Роон», 2-х крейсеров разведчиков и 11 миноносцев. «Мольтке» открыл огонь с 95 каб. безрезультатно.

17—15 (противник) повернул обратно и присоединился к флоту в то же время «Громобой» и «Макаров» находились на меридиане Суропа; к «Баяну» присоединяюсь.

19—30 у Оденсхольма «Ад. Макаров» разогрелся и треснул поршен цилиндра.

[4]) В. Дагерорт доносит, что в 17 ч. 23 м. неприятельский головной корабль прекратил огонь по нашим крейсерам и повернул круто на W, находясь от м-ка на N07 в 20 милях (Д 8431 т. 854).

[5]) Маневр этот столь неожиданный для наших кораблей вывел их из критического положения. В это время с марса «Баяна» к югу от неприятельских судов была ясно усмотрена наша подводная лодка «Акула» в полупогруженном состоянии. Возможно, что в этом заключалась причина прекращения погони неприятельских кораблей, так ими с крейсера «Роон» очевидно была усмотрена наша подводная лодка.

[6]) Ниже приводится перечень телеграмм посланных «Палладой» за время столкновения.

Ибо, несмотря на ошибку в определении типа сильнейшим испр. корабля (считали «Мольтке» вместо «Блюхера»), превосходство сил продолжало оставаться на стороне неприятеля.

Наши крейсера не могли ввязываться в бой, имея на предельной дистанции 16—8″ орудий неприятеля против своих 6 [1]).

В 19 ч. 55 м. получается последнее за этот день донесение о противнике с эск. миноносца «Сильный» [2]): «Вижу неприятельский бронепалубный крейсер в квадрате 72/на NW от Дагерорта в 35 м. курсом N.

С этого момента соприкосновение с противником потеряно. Наши крейсера, отжатые неприятелем, отступают на Ревель, противник повидимому не преследуя агрессивных целей, в свою очередь выводит свои корабли с сумерками из

---

17 ч. 35 м.
Всем
Нас преследует крейсер типа «Мольтке»
№ 179 «Паллада»
в 17 ч. 40 м.
Всем
«Паллада и «Баян» отступают на южный берег
№ 180 «Паллада»
в 17 ч. 47 м.
Срочно всем
«Мольтке» в обход открыл огонь расстояние 95 к.
№ 181 «Паллада».
в 18 ч. 5 м.
Срочно—Ком. флотом.
«Мольтке» в обход идет на S с ним 11 миноносцев, попавших снарядов не имею.
№ 182 «Паллада».

[1]) Крейсер «Блюхер» XII—8″/45 ход 25.8 Крейсер «Баян» по III—8″/45
VIII—5″/45 и XII—6″/45
«Роон» IV—8″/40 ход 21.4 у.
X—6″/40
2 легких крейсера по X—4″/40 ход ок. 22
и 11 миноносцев по 9—88 м./и 3 м. ап. ход ок. 30½

Непр. отряд.	Наш отряд.
Итого XVI—8″	VI—8″
XVIII—6″	XXIV—6″
XX—4″	
XXII—88 м.	
и XXXIII—мин. ап.	

[2]) Подводя итоги истекшего дня Нач. Ю. Р. Сл. Св. Давыдов доносит Комфлоту, что В. Дагерорт видел за день 5 групп неприят. судов.

1-я неприят. разведчики № 20 32 и эсминцев 10		12
2-я » к-р № 12, 2-3 тр. к-р и 1 эсминец		4
3-я » » № 25.		1
4-я 5 неприят. бронен. № 7 (Виттельсбах)		5
5-я » к-р № 17		1
	Итого	23 кор.

Финского залива, уклоняясь от фланговых ударов наших минных судов.

Отступившие из устья залива «Аврора» и «Африка» и 1-я бригада крейсеров к 23 ч. становится на Ревельском рейде на створе Екатеринтальских маяков зажженных на время входа [1]).

Вся эскадра стоит в получасовой готовности [2]).

Несмотря на сдерживающий характер директив Верховного командования, Ком. флотом учитывая моральное состояние личного состава, жаждавшего проявления большей активности и истомленного пассивностью нашего флота, принимает решение выйти навстречу противнику.

Эскадре отдается приказ быть в готовности к походу к 4 ч. у. 25 августа (7 сентября) [3]-х).

Весь образ действий противника не давал оснований предполагать, что нибудь более серьезное, как глубокая разведка и следовательно не было оснований ждать неприятеля на центральной позиции: Командующему флотом приходилось итти его искать самому в северной части Балтийскаго моря.

25 августа (7 сентября) с рассветом Командующий флотом переходит на «Рюрике» из Гельсингфорса в Ревель и высылает в разведку к Даго 2-ю бригаду крейсеров, а к устью Финскаго Залива 1-ю бригаду крейсеров.

До 16 ч. эскадра стоит выжидая событии в получасовой готовности на Ревельском рейде, но ввиду отсутствия угрожающих сведений, в 16 ч. объявлена 4-х часовая готовность с приказанием вновь приготовиться к походу в 4 ч. у. 26 августа (8 сентября) [4]).

Начальник 2-ой бригады крейсеров в полдень доносит [5]), что в квадрате 55 (к W от Некмансгрунда в 30 милях) он усматривает два парохода, охраняемые военным кораблем (тип не определен), и делает предположение что поставлено минное заграждение. Командующий флотом объявляет это по флоту для сведения [6]).

Аналогичное предположение о постановке миннаго заграждения в районе Виндавы делает Начальник южных постов. От него получается следующее донесение: «обращено

---

[1]) Дн. Б. В. 2. [2]) Дн. Е. В. I. [3]-х) Дн. И. И. Р. [4]) Дн. Е. В. I.
[5]) Дело № 8431, тел. № 531. [6]) Дело № 8431, тел. № 2855.

внимание на малый ход кораблей, крейсерующих перед этим пунктом (Виндава), по бурунам под кормой возможно предположить постановку заграждения».

О местонахождении главных сил сведений не поступает, но получаются определенные указания, что часть неприятельских крейсеров вошла в Ботнический залив на пересечку курсов пароходов, поддерживающих сообщение между Финляндией и Швецией.

Так по донесениям шведского консула немецкие крейсера задержали шведский пароход, шедший из Рауме в Иевле, после чего проследовали дальше курсом NW 45.

В 20 ч. мимо маяка Грунд Каллен в Ботническом заливе прошли на SW 2 четырехтрубных и 1 трехтрубный крейсера.

Штаб флота получает запрос Командира порта и коменданта пристани Раумо, продолжать ли пароходное сообщение.

Работы в устье Залива по определению границ поставленного 4/17 августа неприятельского заграждения замерли, в связи с присутствием крупных неприятельских сил в наших водах, и Командующий флотом укрепляется в решении вывести флот, дабы этим выходом отжать противника от залива и дать партии траления возможность восстановить нормальный ход работ. Это компромиссное решение, объявленное личному составу действующей эскадры, «прикрыть выходом эскадры работы партии траления» имело целью успокоить высшее командование, сдерживающий характер директив которого принуждал флот не выходить к W от центральной позиции без крайней нужды [1]). Но сам Ком. флот. идет на деле дальше этого успокоительного заявления. Вечером 25 августа (7 сентября)—он созывает совещание флагманов, объявляет о своем намерении итти на W и на колебание некоторых флагманов о целесообразности и риска выхода определенно заявляет «так вот завтра мы выйдем.... и если встретим неприятеля—вступим с ним в бой» [2]).

В 4 ч. утра 26 августа (8 сентября) эскадра Суропским проходом вышла на W.

В строю—«Рюрик» под флагом адм. Эссена; «Андрей Первозванный» (флаг нач. бригады) «Павел I», «Цесаревич», «Слава», «Паллада», «Баян».

Впереди—первая морская партия траления с «Грозящим». По выходе из Суропского пролива эскадра ложится на И. К.

---

[1]) Дн. Е. В. I. [2]) Дн. И. И. Р.

278 к северному проходу Германского минного заграждения в устье Финского залива.

В устье залива крейсера и тральщики отделяются и идут «на работу».

Линейная бригада, обогнув с севера неприятельское заграждение, курсом 192, спускается на юг оставляя минное поле к осту и фактически прикрывая таким образом работу партии траления.

В 13 ч. 40 м. эскадра ложится на обратный курс, не видя неприятеля.

Погода штилевая, ясно, солнечно, видимость горизонта прекрасная. В это время Командующий флотом получает донесение, что в 15 ч. 15 м., в виду Виндавы, появились 7 двухтрубных, 2 трехтрубных и 1 четырехтрубный неприятельские корабли; количество малых судов определить не удалось.

Суда скрылись курсом W в 16 ч. [1]).

Таким образом главные неприятельские силы отошли в свои воды. Их позже видят проходившими к S от Либавы [2]). Но неприятельские разведчики—легкие крейсера и миноносцы продолжают оставаться в наших водах. Так напр. Утэ видел в 15 ч. 45 м. в квадрате 91 курсом W неприятельский миноносец [3]).

В 19 ч. 45 м. пост Мариенгамн доносит, что видит 6 неприятельских броненосцев идущих курсом NO.

Командующий флотом немедленно высылает в разведку «Новика», который доносит, что видит у Мариенгамна шведские военные корабли.

Тем временем донесения о дымах и силуэтах миноносцев и крейсеров в северной части Балтийскаго моря и Ботнического залива учащаются. Об них доносит м-к Седерамн (Бот. Зал.), м. Утэ, но уже было поздно итти для поисков противников, как предполагал Ком. флот., и эту операцию решено было выполнить на следующий день с рассветом, а пока на ночь стать на якорь на рейде Ганге [4]).

В 18 ч. линейная бригада во главе с «Рюриком» становится на рейде Ганге, к ним присоединился «Олег», охранявший днем работы тральщиков.

Остальные крейсера отправляются на ночевку в Вэнэ а партия траления в Моонзунд [5]).

---

[1]) Дело № 8431. [2]) Дн. И. И. Р. [3]) Д. 8431—4329. [4]) Дн. И. И. Р. [5]) Дн. Е. В. I.

Командующий флотом выставляет в море охрану из эсминцев 2 дивизиона, которые становятся по диспозиции кольцом вокруг рейда [1]).

Эскадра приняла особые меры предосторожности.

Усилены обычные артиллерийские дежурства: борт кораблей, обращенный в море, имел пушки заряженными.

Условия для наблюдения за горизонтом прекрасные. Штиль. Ясно. Все залито лунным светом. Наши охранные миноносцы отлично и резко видны на фоне звездного неба, украшенного кометой в созвездии Б. Медведицы и всего выдержанного в светлых тонах кончающихся белых ночей.

Рано утром 27 августа Командующий флотом получает донесения с подлодки «Акула», вернувшейся из похода.

Крейсеруя у берегов Готланда, она в 23 ч. 25 августа (7 сентября), встретила крейсер «Аугсбург» на расстоянии 2-х кабельтовых, но т. к. не была на позиции, то не нашла возможным атаковать и вскоре потеряла крейсер в темноте. Позже подлодка была замечена неприятельскими миноносцами, которые преследовали ее, заставляя уходить под воду и менять курс в течении нескольких часов. У Банки «Олег» в 23-х милях на SO от м-ка Утэ, где «Акула» попыталась всплыть, она снова была настигнута миноносцами, открывшими по ней огонь; лодка, скрываясь, выпустила по миноносцам мину, которая однако цели не достигла.

С рассветом 27 августа (9 сентября) Командующий флотом снялся с якоря с «Рюриком» и линейной бригадой, «Новиком», 5-м и 2-м дивизионами. Полудивизион особого назначения под флагом начальника 1 мин. див. был послан осмотреть пост на маяке Богшер, т. к. в связи с операциями неприятельского флота, Адмирал Эссен опасался за участь поста.

Пройдя с эскадрой северным фарватером на W. мимо неприятельского минного заграждения, Командующий флотом в 9 ч. лег на истинный курс 215°.

В море адмирал получил донесение, что накануне в Ботническом заливе неприятельские крейсера потопили наш пароход «Улеаборг» и сняли с него 30 человек англичан—запасных, возвращавшихся на родину [1]).

Партия траления, охраняемая крейсерами «Баяном», «Палладой», «Россией» и «Олегом», продолжала работу на немецком минном заграждении.

---

[1]) Дн. Е. В. I.

Обогнув с W последнее и не имея больше донесений о противнике, Командующий флотом решает вернуться в базу и ложится на Ост, вдоль берегов острова Даго к Оденсхольму, куда подходит к 14-ти часам.

Походный ордер: 2 дивизион,—4 пары с тралами, причем первые две пары идут строем фронта, а в стык им и в кильватер идут другие две пары, за которыми уже следует вся эскадра. Две группы 5-го дивизиона, по 4 миноносца с обоих сторон, охраняют голову эскадры. «Рюрик» и линейные корабли в кильватерной колонне идут за последней парой тральщиков. Подхода к Оденсхольму, были усмотрены справа и слева от курса плавающие неприятельские мины заграждения, расстрелянные орудийным и пулеметным огнем с кораблей и дозорных миноносцев [1]) и [2]).

В $14^1/_2$ ч. эскадра подошла к «Магдебургу» около которого работало водолазное судно «Африка» по съему пушек и приготовлению к снятию с мели самого крейсера.

Вид погибшего неприятельского корабля произвел сильное впечатление на команду действующей эскадры. В это время, т. е. две недели спустя после аварии, крейсер представлял следующую картину:

Нос крейсера оторван совсем и лежал на левом боку, имея палубу обращенной к северу и орудие правого борта смотревшим в небо.

Вместо передней трубы и мостика груда железа. На берегу видны следы от обстрела—пробитая крыша дома у подножия маяка и 5 ссадин на самом маяке от осколков.

---

[1]) Дн. Е. В. I.

[2]) Границы минной банки на меридиане Тахкона, поставленной неприятелем 4-го августа, в это время можно было уже считать окончательно определенным: северная граница Ш — 59°30 м. Д. — $23°47^1/_2$
южная граница . Ш — $59°21^1/_2$ м. Д. — $23°41^1/_2$

Командующий флотом приказал не вытраливать этой банки, т. к. она стесняла маневрирование неприятельских судов в этом районе. Впоследствии она послужила основанием к устройству передовой позиции Балтийского флота, южные границы которой в Моонзундскую операцию (октябрь 1917 г.) воспрепятствовали 4-й германской эскадре отрезать отступающие из Моонзунда наши морские силы Рижского залива. (Записки адм. Шеера о Моонзундской операции).

В то время (август 1914 г.) командование флотом не догадывалось о скрытом смысле постановки этого заграждения немцами. Видело в этом лишь желание противника стеснить наши действия и в то же время определенно подчеркивало отказ германского командования от активных намерений форсировать нашу центральную минную позицию на меридиане Наргена. Но последующее показало, что неприятель, стеснив нам выход в море, использовал северный и южный проходы для устройства там прекрасных позиций своим подлодкам, сыгравшим такую крупную роль на Балтийском театре военных действий. (Заметка Комфлота 1917 г.).

«Рюрик» и «Новик» вышли из строя и подошли к «Африке», 2 дивизиону было приказано убрать тралы, 5 дивизион отпущен в Лавик, а линейные корабли отправились на Ревельский рейд, где стали за бон в $18^1/_2$ ч.[1]) и [2]).

Командующий флотом оставшись у Оденсхольма, перешел на эсминец «Казанец» с частью чинов Штаба и подошел к борту «Магдебурга». У борта крейсера были шлюпки и кроме «Африки» портовое судно «Силач», Работы по снятию с мели неприятельского крейсера шли полным ходом[3]).

Впечатление от осмотра крейсера «Магдебург» было отвратительное.

Всюду были следы варварского использования такого богатого трофея, как неприятельский корабль, со стороны тех, кто первый вошел на его борт. Вместо систематического и бережного использования и планомерной выемки предметов по разным специальностям, происходил самый неразумный и беспечный разгром[4]).

Впоследствии были попытки упорядочить это важное дело и польза, которую мы извлекли из этого несчастья неприятеля, неоценима[5]).

Надлежащие результаты исследования были бы получены и быстрее, и надежнее, если бы с самого начала этот случайный приз был принят с подобающей серьезностью.

---

[1]) (Дн. Е. В.).

[2]) Операция была окончена и высшее командование Балтфлота увидело в этом выступлении германской эскадры ответ на операцию наших крейсеров в Балтийском море во главе с «Рюриком» 21-го августа и намерение ликвидировать в будущем подобные же операции нашего флота (из письма Нач. В. М. Упр. при Главноком. VI армии в Ставку).

[3]) Здесь обращает внимание отсутствие сторожевого охранения от неприятельских подлодок с одной стороны и неиспользование противником возможности безнаказанно уничтожить всю спасательную партию с другой стороны. Возможность, тем более, заманчивая, что временами, здесь же, держась машинами на месте, находился охранявший работы крейсер «Аврора» (Дн. Е. В. I.).

[4]) Так например: приборы схем управления огнем срывались с мест для отправления в мастерские Балтфлота без предварительного фиксирования схем питавших эти приборы. Провода срывались, путались и восстановить схемы потом уже не представлялось возможности в условиях тогдашней работы.

[5]) Укажем в частности хотя бы на весьма ценный прибор «указатель падения залпов», полученный флотом от завода Гейслера в 1916 г., идею к устройству которого дал нам найденный на крейсере подобный же прибор (включался в момент выстрела и за несколько секунд до падения давал звонок,—указывавший старшему артиллеристу падение своего залпа и тем давший возможность не утомлять внимания наблюдением за горизонтом за долгое время полета снаряда и не следя за секундомером отличать свои падения от таковых же соседних мателотов при сосредоточенной стрельбе) (Дн. Е. В. I.).

В этом смысле приходится бросить двойной упрек—общий, в недостатке сознательного и дисциплинированного отношения к казенному имуществу, и частный—в непринятии никаких мер, для охраны этого имущества со стороны тех частных начальников, которые первыми были посланы на «Магдебург» [1]).

По возвращении адмирала на «Рюрик», ему была доложена радио начальника 1 минной дивизии (14 ч. 22 м.) [2]).

«Маяк Богшер сильно расстрелян, внутри выгорел. Осмотрел маяк, людей не нашел. Возвращаюсь в Моонзунд».

№ 568 Н-к 1 минной дивизии.

Здесь следует отметить, что пост на Бокшере находился в исключительных условиях, вне всякой защиты.

При его создании, уже сознавалось, что существование его не будет длительным.

Однако, при отсутствии у нас современных средств судовой разведки, столь выдвинутый пост казался достаточно важным, чтобы рискнуть.

Результаты получились такие: между 26 (8) и 27 июля (9 августа) пост был организован и доставлен на место, 30-го (12-го) он уже послал первое донесение, далее в разное время от него получено 10 донесений, последнее из которых, датировано 24 августа (6 сентября) 12 ч. 22 м.— Это было как раз время появления в наших водах крупных соединений неприятельского флота, принимавших специальные меры по разрушению, в целях скрытности своих действий, наших постов (обстрел Фильзанда, уничтожении Богшера).

Что фактически произошло на Богшере, оставалось неизвестным; лишь много времени спустя мы узнали, что противник подошел к маяку, снял наших людей, взял их в плен, а маяк выжег [1]).

19 ч. 30 м. «Рюрик» присоединился к эскадре и стал на якорь на ревельском рейде, а на следующий день перешел в Гельсингфорс 14 ч. 30 м. 28 августа (10 сентября).

Выход нашей эскадры в море, в связи с обнаружением там неприятеля, возможность встречи с ним, боя и всех проистекающих из того последствий, встревожили высшее командование.

Ночью 29 августа (11 сент.) была получена следующая телеграмма [1]):

---

[1]) Дн. ИИР. [2]) Д. 8431.

«Согласно полученным от Верховного Главнокомандующего указаний на случай дессанта — совершенно необходимо не рисковать нашим флотом, чтобы им помешать производству дессанта в глубине Финского залива».

Подпись Нач. Штаба Главнокоман. 6 армии [1]).

№ 084. (I m).

На выходы флота таким образом вновь пал запрет, и теперь все надежды личного состава были возложены на быстрое вступление в строй дреднаутов [2]) и в первую очередь линейного корабля «Севастополь», при поддержке которых флот с успехом мог бы бороться против тех сил, которые неприятель держал в наших водах.

К сожалению эта надежда оказалась напрасной для личного состава линейных кораблей. Вступившие в строй дреднауты были оперативно подчинены ставке, а адмиралу, Командующему флотом не разрешалось их использовать для каких либо операций [3]).

Лишь через год, в августе 1915 г., «Севастополь» и «Гангут» впервые вышли в открытое море и участвовали в ликвидации прорыва Ирбенского пролива.

2. Период затишья и гибель тральщиков № 7 и 8 30 авг. (17 сент.)—9 сент. (29 сент.).

С уходом из наших вод германской эскадры, демонстрировавшей 24—26 авг. (6—8 сен.) наступило затишье. Лишь временами у Полангена усматриваются неприятельские разведчики. Флот жил, питаясь агентурными сведениями, стараясь из них выяснить себе картину намерений противника, но эти сведения изобиловали преувеличениями и зачастую бывали неверны.

В ночь на 30 авг. (12 сент.) была получена телеграмма от Н-ка Штаба Главноком. VI армией:

«По агентурным сведениям, в Киле и Любеке производится посадка войск на суда, для посылки их неизвестно куда» . . . . . в телеграмме добавление, что это сообщается только для предупреждения, «что Главнокомандующий на-

---

[1]) Следует отметить, что такого рода сообщения не производили серьезного впечатления на адмирала Эссена (Дн. ИИР).

[2]) Вступили в строй и пришли в Гельсингфорс: Лин. кор. «Севастополь» 9 ноября 1914 г. «Полтава» 6 декабря 1914 г. «Петропавловск» 23 декабря 1914 г. «Гангут» 23 дек. 1914 г. (Дн. Е. В. I).

[3]) Д. № 7014 стр. 46.

деется, что это не вызовет безпокойства, а лишь усилит бдительность» [1]).

Еще раньше это же сведение было получено от Нач. Мор. Ген. Штаба, адм. Русина.

31 августа Командование флотом впервые получает донесение о неприятельской подлодке. Ее наблюдал дежурный на маяке Пограничный, рулевой боцманмат.

Лодка появилась в 18 ч., приблизилась в 18—35 к берегу на $^1/_2$ мили, и в 19 ч. скрылась, курсом N.

Наблюдатель отмечает характерную особенность замеченную неоднократно впоследствии—на перископе подлодка имела флажек вехи [2]).

Вследствие удаленности района наблюдения, появление неприятельской подлодки не вызвало никакого безпокойства и не повлияла на обычный характер наших операций по обороне Финского залива: попрежнему крейсера продолжали дозорную службу в завесе, и все меры предосторожности, при организации выходов в море, принимались исключительно в отношении борьбы с минами заграждения.

В соответствии с этим, на флоте шла большая работа по развитию трального дела и уделялось особое внимание на организацию разведки при помощи радиотелеграфа [3]) [4]).

Из донесений, получаемых за это время, явствует, что неприятель держит завесу на высоте Палангена, приблизительно в пределах—56°—56° 15′ с. м.

В этих пределах усматриваются маневрирующие миноносцы, временами даже становящиеся на якорь и повидимому базирующиеся на Мемель [5]).

Этим затишьем Командование флотом личный состав воспользовались, чтобы привести в порядок механизмы, а также работали над развитием и усовершенствованием матерьяльной части флота.

Так следует отметить, что Командиром крейсера «Россия», кап. 1 р. Подгурским, был предложен легкий бон, пред-

---

[1]) Обращает внимание такое недоверие к флоту и его начальникам, со стороны верх. командования, основанное вероятно, на незнакомстве с индивидуальными их свойствами. (Дн. И. И. Р.).

[2]) Дело 8431 стр. 34 т. № 236.

[3]) Дн. И. И. Р.

[4]) Из ставки 31 авг. (13 сент.) получено приказание—ввести противника в заблуждение относительно наших намерений, для чего послать радио с одной из наших южных береговых радиостанций, составленное из числовых сочетаний перемещенных с открытыми словами и фразами так, чтобы противнику казалось ясным, что речь идет о сосредоточении наших сухопутных сил в Тавастгусе и др. пунктах Финляндии, что и было исполнено.

[5]) Дело 8431 стр. 34, 35, 36.

назначенный для быстрой постановки (со шлюпок), по входе на якорное место, и устроенный так, что неприятельский корабль (подв. лодка), при проходе бона, задевала его тросовый перлинь, вследствии чего выдергивались из двух соседних бочек, поддерживающих бон, терки фальшфееров, которые при этом загорались, обозначая таким образом с большой точностью не только противника, но и место его появления. Этот бон был испытан 2 (15) сентября на Ревельском рейде и дал прекрасные результаты [1] [2]).

В итоге усиленных работ, первый из дреднаутов «Севастополь» 3 (16 сент.) (IX) был доведен до такой степени готовности, что в этот день совершил переход из Петрограда в Кронштадт, где срочно приступил к погрузкам боевых припасов, угля и пр. предметов снабжения, готовясь к испытаниям.

Личный состав и заводы лихорадочно работали дни и ночи, торопя окончание постройки могущественной боевой единицы [3]).

В эти же дни установлен для опыта первый радиопеленгатор системы Кап. 2 р. Ренгартена на авиационной станции Кильконда. Прибор этот сыграл крупную роль во время войны; так, благодаря ему, было определено точное место и курс германского отряда, позволивший нашим крейсерам 19 июня 1915 г. выйти ему навстречу [4]).

Установка этого прибора была начата 5 (18 сент.) в 10 ч. местными средствами, и окончена 8 (21 сент.) к 16 ч.

Через час уже на радиопеленгаторе имели случай его испытать, по работе Шведской радиостанции на О-ве Готланде. Точность установки оказалась в то время равной 2 румбам.

К этому периоду (начало сентября) относится окончание установки, для защиты Моонзунда, батареи у Вормса. Постройка батарей у Вердера и 8 батарей на югозападном берегу Наргена приближалась к концу [5]).

---

[1]) Дн. И. И. Р.

[2]) К сожалению этот бон не получил распространения и в боевой обстановке использован не был.

[3]) Дн. Е. В. I.

[4]) На основании данных полученных от радиопеленгаторов—Командование флотом 19 июня 15 года указало крейсерам 1 бригады: час и место встречи. Крейсера вышли в указанное место и в указанное время была пробита боевая тревога и через 5 м. на горизонте показались мачты неприятельских кораблей.

В итоге последовавшего боя был уничтожен неприятельский заградитель «Альбатрос».

[5]) Д. 7014 стр. 14 из р-та Н-ка Штаба Гл. VI арм. 11 (IX № 201).

Командующий флотом так характеризует деятельность наших морских сил за время с 30 авг. (12 сент.)—9 (22) сент. [1]); «крейсера несли ежедневную дозорную службу при входе в Финский залив, заменяясь с темнотой отрядами минных судов. В настоящее время, дежурная бригада крейсеров, высылающая ежедневно в дозор два крейсера, базируется на Лапвик, другая же бригада стоит на Ревельском рейде. Подводные лодки ежедневно дежурят в районе Дагерорта. Партия траления во все дни, когда позволяла погода, работала при входе в Финский залив, обследуя водное пространство, для обнаружения неприятельских мин заграждения. Кроме определенного минного заграждения в устьях Финского залива, другого нигде не найдено. Линейные корабли и крейсера заканчивали свои курсы стрельбы, прерванные мобилизацией».

Командующий флотом отмечает, что несмотря на ограниченное движение флота,—постоянная его готовность к выходу вызывает огромный расход угля, доходящий до 20.000 тонн на 2 недели, и настаивает на скорейшей доставке угля с юга.

Нач. Штаба Главноком. VI армией доносит в Ставку [2]), что Морским Министерством приняты срочные меры, как по доставке угля из Англии через Архангельск, так и по заготовке запасов Донецких брикетов и угля.

По сведениям Мор. Ген. Штаба от 8 (21) сент., Донецких брикетов заготовлено 43.500 тонн и реквизировано в Кронштадте 9.000 тонн кардифа, т. е. всего подготовлено 52.500 тонн.

Вместе с этим Морским Министерством заказано в Англии 100.000 тонн кардифа, из коего до 7 (20) сент. отправлено из Англии в Архангельск на 14 пароходах 50.000 тонн (16.000 уже выгружено к этому времени в Архангельске). Таким образом общий запас угля Балфлот к этому времени кругло исчислял цифру в 150.000 тонн [3]).

---

[1]) Д. 7014 стр. 14 из рап. К. Ф. от 9 (IX за № 18) К. О.

[2]) Дело № 7014, стр. 14.

[3]) Здесь следует отметить, что на все операции Балфлота по обороне Финского залива на период времени в продолжении которого на Балтийский флот возлагалась задача—задержать неприятеля до окончания мобилизации нашей армии 2—3 недели, командованием Балт. флота был подготовлен неприкосновенный запас в 40.000 тонн (по данным Главного механика Штаба К-го Балт. флотом В. А. Винтера).

Расчет оказался правильный и флоту хватило угля на указанный период времени с избытком (благодаря отсутствию боев). Но затянувшаяся неожиданно для всей Европы война заставила поставить в порядок дня вопрос уже о планомерном снабжении флота углем в цифрах, которые оказались столь значительными.

Повседневная опасная работа (тралящей партии) 9 (22) сент. ознаменовалась катастрофой [1]).

Четыре тралящих судна II партии траления за №№ 5, 6, 7, 8, производили обследование района поставленного 4-го августа неприятелем заграждения в квадрате 39 (вблизи меридиана Такхона).

Во время этой работы два тральщика № 7 и 8 взорвались на неприятельских минах и немедленно затонули [2]).

В 10—12 м. наши посты приняли радио без позывных следующего содержания.

«Знак о бедствии—взорвались два тральщика», а в 10 ч. 45 мин. миноносец «Прочный» вызывает на помощь миноносцы в квадрате 39 [3]).

В одной из последующих телеграмм указывается место аварии.

50° 27′ с. ш. и 22° 52′ в. д.

Раненые были отправлены на миноносце «Прочный» в Гельсингфорс, куда должны были прибыть к 21-му часу [4]).

На следующий день ожидали прибытия в Гельсингфорс на двух миноносцах Начальника дивизиона с остальной командой, снасенной с помощью тральщиков [5]).

Командующий флотом доносит о примерном поведении и распорядительности всех чинов тралящих судов №№ 5, 6, 7 и 8, а также докладывает о крайне серьезной работе, выполненной тралящими партиями, суда которых ежедневно рискуют быть взорванными на неприятельских минах, так как сделать эту работу сколько нибудь безопасной не представлялось возможным.

3. Германская демонстрация высадки на курляндском побережьи.

10 сент. (23 сент.) — 13 сент. (26 сент.).

После дней затишья на море, ознаменовавшихся тяжелым поражением правого фланга нашей армии в Восточной Пруссии,

---

[1]) Одною из причин катастрофы 9 (22) сент. послужили ошибочные данные о широте и долготе неприятельского заграждения, поставленного в квадрате 39, данные почерпнутые из карманного атласа Justus, найденного среди книг и документов на Магдебурге.

«20-го июля (2-го авг.) у Либавы 150 мин.».

4 (17) авгус. на линии Оденсхольм Бенгшер немцами было поставлено 200 мин.» (Дн. И. И. Р.); это заграждение по показаниям пленных с «Магдебурга», ставилось с заградителя Дейтшланд.

[2]) Дело № 7014, стр. 47.

[3]) Дело № 8431, стр. 37.

[4]) Дело № 8431, стр. 38, тел. № 599.

[5]) Дело № 8431, стр. 38, тел. № 33.

неприятель проявил активность и вновь появился у наших берегов.

9 (22) сентября Командующий флотом получил агентурные сведения, что германская эскадра прошла Фемарнбельт на Восток [1]).

Командующий флотом на следующий-же день вышел на «Рюрике» к устью Финского залива, где были сосредоточены обе бригады крейсеров.

10 (22) сентября, с утра (9 ч. 15 м.) начали поступать донесения с южных постов о неприятельских крейсерах и миноносцах.

Баккофен, Виндава, Люзерорт, оба Дагерорта, Стейнорт, Соэлозунд, Тагалахта, даже Уте [2]) видели дымы, силуэты [3]).

Неприятельские корабли до 16 часов показывались по одиночке и группами по 2—3.

Наиболее усиленное движение неприятеля отмечается между Стейнортом и Виндавой.

В 16 ч. 30 м. получается первое донесение о появлении крупного соединения неприятельских кораблей.

—... Ульмален 16 ч. 30 м. наблюдал на NW — 25 миль 7 дымов, большим ходом направлявшихся на N [4]).

Баккофен донес, что с 13 ч. до 15 ч. 15 м.—10 неприятельских судов маневрировало на SW 80. В 15 ч. 30 м. суда шли на Ost по направлению к берегу. Баккофен и Стейнорт слышали канонаду и высказали предположение, что неприятель обстреливает 2 рыбачьих судна, вышедших утром из Павловской гавани близь Стейнорта [5]).

В 16 ч. 25 м., на SW 68 в 15 милях от Виндавы, показались 9 неприятельских миноносцев [6]), шедших в двухкильватерных колоннах.

Придя на SW 49 в 10 милях, одна из колонн (4 миноносца) отделилась и повернула на Баккофен, остальные продолжали идти на Виндаву.

Южная колонна неприятельских судов подошла около 17 ч. к Баккофену.

---

[1]) 7014 стр. 47 (В). [2]) 8431 стр. 38—42.
[3]) За день 10 (23) сентября поступило 38 донесений о неприятеле.
[4]) 8431 стр. 41, тел. 396.
[5]) 8431 стр. 42, тел. 3200 и стр. 41, тел. 292 294.
[6]) Тип № 33.

Здесь 2 миноносца остались на месте мористей, а 2 направились к берегу, где спустили шлюпки и начали заниматься промером.

По донесению старшины поста, наши матросы с поста, подпустив шлюпку поближе к берегу, дали по ней несколько залпов из винтовок.

Офицер и два матроса на шлюпке были убиты. Шлюпки начали быстро отходить и к ним подошел миноносец для приема их. Команда нашего поста из 4 матросов и 2-х или 3-х пограничников перенесла огонь на мостик подошедшего миноносца и, по наблюдениям, там свалились ранеными или убитыми 2 офицера и 1 матрос.

Неприятельские миноносцы отошли и открыли огонь по берегу, легко ранив в голову сигнального боцманмата Карева [1]).

Миноносцы, закончив обстрел, отошли на N.

Наш пост на Бакгофене, на ночь (10 ч. 20 м.) отошел в Газау, в виду порчи телефонной связи. К утру пост и телефонная связь были восстановлены, и Начальник поста, донося о сохранности имущества, просит о присылке патронов [2]).

Тем временем Северная колонна из 5 неприятельских миноносцев подошла близко к аванпорту Виндавы, имея на мачтах наблюдателей.

С одного из миноносцев спустили шлюпку, направившуюся сначала к городу [3]), а затем ограничившуюся захватом рыбачьей шлюпки, которую отправили к флагманскому миноносцу.

От рыбака немцы, по его показанию, ничего не добились и отпустили его с миром. Наш пост отступил из Виндавы, оставив двух наблюдателей для связи, которые донесли, что шлюпка вернулась в 17 ч. 30 м. на корабль, что миноносцы подошли на 5 каб. к аванпосту и имеют тщательное наблюдение за городом и все время сигнализируют.

В это время подошла южная колонна, оперировавшая у Бакгофена и обе группы обменивались сигналами, ракетами, и держались в видимости города часа два, в 19 ч. 30 м. стали отходить на SW, а в 19 ч. 50 м. скрылись окончательно на SW 80 в 15 милях.

---

[1]) Отправленный немедленно в Виндавский госпиталь и вновь вступивший в строй, появившись на пост 12 (25) сентября.

[2]) Д. 8431 стр. 47 т. 18.

[3]) Это дало повод начальнику почтово-телеграфной станции «отступить» в Ригу и дать телеграмму оттуда, что немцы высаживают в Виндаве десант. Д. 7015 стр. 26 Б.

Другие 2 миноносца [1]), появившиеся около Виндавы в 12 ч. 30 м. и державшиеся на горизонте в завесе весь день, ушли около 18 ч. вслед за оперировавшим отрядом [2]). Таким образом к ночи у берегов наших неприятельских кораблей не наблюдалось [3]). Лишь Либава (в 21 ч.) и В. Дагерорт (в 20 ч. 45 м.) видели далеко в море и в облаках лучи прожектора [4]).

Командующий флотом, имея в этот день с утра донесение о противнике в северной части Балтийского моря, утром же выслал 4 крейсера на W к Уте на разведку, а сам с «Рюриком» и крейсерами «Баяном» и «Палладой» вышел на меридиан Дагерорта.

Высланный на W отряд крейсеров вернулся, не обнаружив неприятеля, и к вечеру Командующий флотом, отправив дежурные крейсера в Эре, отошел с остальными на рейд в Лапвик.

Первой минной дивизии приказано сосредоточиться в Моонзунде для действий в Рижском заливе и у побережья в районе Виндавы [5]).

С рассветом следующего дня, 11 (24) сентября, вновь начинают поступать донесения о неприятельских кораблях в районе Виндавы [6]) [7]).

От SW 80 появился (8 ч. 10 м.) крейсер [8]) с 8-ю миноносцами [9]). Около 9 ч. суда подходят к Виндаве, к ним присоединяются еще 12 миноносцев [10]). Первая группа миноносцев образует завесу к W от Виндавы в 10 милях, заняв места по меридиану с интервалами более 5 каб. и крейсеруют курсами O—W.

Вторая группа маневрировала большим ходом (были видны буруны), дошла до траверза Виндавы, совершая перестроения в 2—3 колонны [11]).

На траверзе Виндавы миноносцы застопорили машины, а затем отошли в 10 ч. в SW четверть, где и держались сов-

---

[1]) Тип. 35. [2]) Д. 8431 стр. 43, 45.

[3]) За день поступило с постов 38 донесений о неприятеле.

[4]) Очень вероятно, что за сигнализации прожектором в облаках было принято северное сияние, наблюдавшееся в эту ночь. Дн. ИИР.

[5]) Д. 7014 стр. стр. 47 б—48. [6]) Д. 8431 стр. 46—50.

[7]) За день получено 30 донесений о неприятеле.

[8]) Тип № 25 или 26. [9]) Тип. № 33. [10]) Тип № 30 и 31.

[11]) Д. 8431 стр. 51 т. 324.

местно с крейсером, то появляясь, то скрываясь за горизонтом. Буйков от тралов у них за кормой не наблюдалось.

Северный миноносец подходил из завесы иногда близко к Люзерорту, до одной мили, но в общем держался в своей линии на месте.

Весь образ действия неприятельских судов определенно указывал на возможность высадки дессанта, о чем и доносил Начальник южных постов, Бенклевский [1]).

И действительно, в 14 ч. 30 м. на SW 83 в 15 милях от Виндавы показалась большая неприятельская эскадра в составе 5 линейных кораблей, 3 броненосных крейсеров, 9 миноносцев (видимо из группы, державшейся в SW четверти), и 8 транспортов шедших в кильватер за эскадрой [2]). Эскадра подойдя на 8 миль к Виндаве легла на W. Транспорты шли за эскадрой в кильватерной колонне, а после поворота выстроились вправо от эскадры, оставаясь в кильватерной колонне.

В это время (14 ч. 30 м.) крейсер типа «Медуза» с миноносцем (тип № 150) подошли к м-ку Бакгофену и начали обстреливать сильным огнем его и соседнюю деревню в продолжении 20 минут. [3]).

Остатки маяка были окончательно разрушены, телефонная линия была испорчена в нескольких местах. Пост вынужден был вновь отступить на Газау со всем имуществом, откуда продолжал наблюдение за морем, посылая донесения с конными ординарцами [4]).

Крейсер с миноносцами, закончив обстрел, пошел на NW, на присоединение к линейной эскадре [5]).

Последняя удалилась в 16 ч. 30 м. на SW [6]).

Крейсер «Медуза» остался с миноносцами [7]) завесы, которые отходили на W. В 18 ч. их уже видели в NW четверти в 20 милях, крейсер в SW четверти в 30 милях, а в 19 ч.

---

[1]) Д. 8431 стр. 45 т. 306.

[2]) Типы судов эскадры делом 8431 стр. 48 тел. 314 и стр. 49 т. № 48.— 1-й корабль № 14, 2-й—№ 5, 3-й и 4-й — № 6, 5-й, 6-й и 7 — № 7, 8-й и 9-й—№ 2. Транспорты: 5 типа нашего Борго, 1—Хабаровск и 2—блокшива № 4 с такими же стрелами.

[3]) Д. 8431 стр. 48 т. № 314. 21 и стр. 50 тел. 322.

[4]) К полудню следующего дня команда поста во главе с у. о. Котельниковым вновь вернулась на Бакгофен, своими средствами исправила телефонную линию и в 20 ч. 5 м. 12 (25) сент. прислала первое донесение. Д. 8431 стр. 51 т. № 23.

[5]) Д. 8431 стр. 49 т. № 49.

[6]) Д. 8431 стр. 48 т. № 314.

[7]) Д. 8431 стр. 50 т. № 316.

миноносцы скрылись на NW 80, имея курс SW, а крейсер ушел из пределов видимости на SW 60 [1]).

В 18 ч. 20 м. Стейнорт видел дым эскадры, по пеленгу NW 25, в 25 милях. В 18 ч. 40 м., находясь на NW 27 в 26 милях от Стейнорта — эскадра легла вправо на новый курс и скрылась от наших постов в вечерней мгле [2]).

Ставка Верховного Главнокомандующего, узнав о происходящей демонстрации и зная активность Командующего флотом, по телеграфу передала приказание Верховного Главнокомандующего оставаться с флотом в Финском заливе, даже если будет достоверно, что началась высадка.

Эта телеграмма была прислана с обратной роспиской [3]).

Но тем не менее Комфлот, считая возможным, что неприятель будет держаться в виду наших берегов несколько дней, выслал в ночь с 11 (24) на 12 (25) миноносцы 1-й минной дивизии для поиска вдоль побережья у Виндавы и направил туда же подводную лодку «Дракон», а сам с «Рюриком» перешел на рейд Севастополь—Эре, чтобы с утра произвести разведку северной части Балтийского моря.

В ночь на 12 (25) сент. миноносцы, посланные в поиск, встретили в 6 милях южнее Виндавы 2 неприятельских миноносца, которые быстро скрылись в темноте, не приняв боя.

Других неприятельских судов ими обнаружено не было и миноносцы вернулись в Моонзунд через Рижский залив [4]).

12 (25) сент., на случай появления неприятельских судов у входа в Финский залив, Комфлот развернул на позиции у о-ва Даго бригаду подводных лодок, но в течение дня неприятель был обнаружен только у Виндавы и Бакгофена [5]).

А именно в 5 ч. 15 м. крейсер типа «Медуза» появился на SW 89, в 7 милях от Виндавы и медленно шел на NO. Через час к нему присоединились 3 миноносца [6]) и все суда совместно легли на Виндаву; подойдя к ней на SW 80° в 5 милях отряд лег на SW и скрылся [7]). Больше в пределах видимости Виндавы неприятельские суда не показывались.

В 16 ч. 30 м. на параллели Бакгофена были усмотрены 2 крейсера [8]) и 2 миноносца [9]) и еще несколько дымов. За

---

[1]) Д. 8431 стр. 49 т. 65, 66. [2]) Дн. № 8431 стр. 50 т. 320. [3]) Дн. ИИР.
[4]) Д. 7014 стр. 48. [5]) Д. 7014 стр. 48. [6]) Типа № 30.
[7]) Д. 8431 стр. 51 т. 53, 54, 55. [8]) Тип № 25 д. 8431, стр. 51, т. 3344.
[9]) Тип. № 35.

мглой курс не был разобран и суда скрылись в туманной дымке.

Не был неприятель также обнаружен и в северной части Балтийского моря, которую Комфлотом осветил разведкой крейсеров в составе «Рюрик», «Баян», «Паллада», «Адм. Макаров», после чего крейсера вернулись в Лапвик [1]).

К вечеру, из агентурных телеграмм, полученных от Начальника Морского Генерального Штаба, выяснилось, что большая часть неприятельских судов прошла на запад от о-ва Борнхольма. В телеграммах сообщалось: «Сегодня днем германская эскадра в составе 5 Дейчландов, 5 Веттинов, 5 Барбаросс, 1 Иорка, 2 Принцев Генрихов, 1 Страсбурга и 18 миноносцев—прошли меридиан Варнемюнде».

Если принять во внимание ошибки в определении типов и числа судов, как со стороны наших постов так и агентуры, то можно думать, что это та самая сила, что демонстрировала 11 (24) сентября перед Виндавой [2]).

Таким образом неприятель окончил свою операцию.

Вновь наступила полоса затишья [2]).

В этот день у адмирала происходило секретное совещание с Н-ком его Штаба, флаг-капитаном по оперативной части и его помощником.

Последний доложил составленный им, согласно директивам адмирала, план активных операций. Адмирал одобрил его и поручил флаг-капитану отправиться к Главнокомандующему VI армией и затем в ставку Верховного Главнокомандующего, чтобы от имени адмирала защитить положение этого плана и добиться отвечающих ему директив.

Первоначальная задача флота «готовность принять бой с противником, обрушившимся на центральную позицию» хотя и не отпала, но потеряла свою остроту, т. к. опыт 2-х месячной войны не давал основания предполагать, что этот прорыв нашей позиции будет противником предпринят.

Между тем, время шло и вся энергия и заботы флота растрачивались преимущественно на организацию ожидания и разного рода тревог, причем время от времени адмирал, под влиянием случайных причин, решался на такие же случайные операции, вне какого-либо определенного плана.

План, вытекавший из первоначального развертывания флота на центральной позиции и основанный на защите ее от нападения неприятельского флота, оставался неиспользо-

---

[1]) Д. 8431 стр. 48. [2]) Дн. ИИР.

ванным, между тем как время и обстановка весьма настойчиво толкали на необходимость создания плана активной обороны, расчитанного на более или менее длительный срок.

Таким и являлось утвержденное Командующим флотом изменение основного плана операции Морских сил Балтийского моря [1]).

Но намерение адмирала командировать немедленно флаг-капитана по оперативной части к Главнокомандующему VI армии и флотом было неожиданно отложено, так как флаг-капитан напомнил Командующему флотом, что последний намеревался воспользоваться первым же штормом в безлунную ночь, чтобы пройти вплоть до самых неприятельских вод и смотря по обстоятельствам нанести наибольший вред неприятелю [2]).

Кроме того Комфлотом хотел проверить свои предположения, выведенные из опыта двух месяцев войны, о том, что завеса неприятельских крейсеров держится в районе Виндавы и севернее только при наличии значительных сил в восточной части Балтийского моря, а по их уходе—отходит на юг в район Данцига [3]).

Обстановка соответствовала намерениям Командующего флотом.

Неприятель только что отошел на W от Борнхольма и, следовательно, можно было безпрепятственно проникнуть вплоть до Данцига, если бы предположение Ком. флотом оправдались и погода была «подходящая».

В море уже дня два было очень свежо и барометр продолжал падать. Выход был назначен на следующий день [4]).

---

[1]) Д. 7014 стр. 20—45. [2]) Дн. ПИР. [3]) Д. 7014 стр. 48-б.

[4]) Здесь интересно привести выдержки из дневника одного из чинов Шт. К. Ф. И. И. Ренгартена: «Это решение в Штабе осуждалось: ходило крылатое слово «спазмодические операции», и к их разряду относили этот поход.

Не касаясь даже вопроса о целесообразности похода в штормовую погоду, главный и явный недостаток этой операции заключался в том, что она не заключала в себе определенного, ясного замысла, и не находилась ни в какой связи ни с планами, ни с деятельностью флота ни перед этим походом, ни после него. Затем казалось уже совершенно недопустимым личное участие в этом походе адмирала, отрывающегося от своего флота ради совсем частной, безусловно второстепенной и к тому же весьма сомнительной важности цели.

Все это дело ухудшалось и тем, что адмирал решил уходить с одним «Рюриком»—риск, ничем не оправдываемый.

И тем более странным казалось это предприятие, что только что был принят план кн. Черкасского и решено проводить его в жизнь; принять этот план ведь означало—осудить «спазмодические операции».

4. Поход крейсеров «Рюрик» и «Паллада» к о-ву Борнхольму 14 (27) — 16 (29) Сентября 1915 г. [1]).

14 (27) сентября. С утра в море ревело. Шел дождь «Рюрик» вышел из Лапвика в море один.

Через некоторое время после нового совещания у адмирала (часов в 11), было решено вызвать на присоединение два крейсера «Баян» и «Паллада»; когда они приблизились «Баян» был оставлен в дозоре перед устьем залива, «Паллада» же вступила в кильватер «Рюрику», и оба крейсера направились на юг.

В первую половину дня было очень свежо — «Паллада» шла тяжело.

Кроме этих двух крейсеров в Балтийском море находилась еще наша подводная лодка «Дракон».

Адмирал решил в течение ночи на 15-е ноября пройти вдоль вестового берега Готланда.

К вечеру ветер немного стих. Прояснило. Небо чистое, усыпанное яркими звездами; временами яркое, переливающее цветами радуги, северное сияние. На западе — среди облаков — заходящая луна.

Широкая зыбь.

Ночью еще более стихло.

15 сентября. 2 ч. 30 м. крейсера проходят параллель Бакгофена. Облачно. Непроглядно темная ночь. «Палладу» не видно.

Слышно радиотелеграфирование неприятеля: берег. рад. Данциг и суда, повидимому старый «Гильдебранд» и крейсер «Аугсбург».

В 5 ч. принята радио от Адмирала Русина, что Варнемюнде прошли на запад 8 миноносцев и 2 подводные лодки.

В 5 ч. 10 м. крейсера дошли до места поворота южнее Хоборга; оттуда легли в пролив к осту от Готланда.

К утру засвежело. Горизонт во мгле. Шли опередить место и найти крейсера немецкой завесы, если таковая существует.

6 ч. 30 м. Пробита боевая тревога: обнаружен чей то силуэт—скоро оказалось, что милях в 5 контракурсом шел парусный корабль без флага.

8 ч. Крейсера, находясь несколько южнее параллели Либавы, легли курсом ONO на Стейнорт.

---

[1]) Дн. ИИР.

Продолжало свежеть. После полудня барометр начал стремительно падать (3 м. в час.); под вечер он остановился, ветер резко перешел через норд к норд-осту и задул со страшной силой (по определению Гл. Метеор. Обс.—11 баллов).

Крейсера сильно заливало—они теряли ход и подвигались вперед очень медленно.

Ночь была очень темная, качало чрезвычайно сильно.

16 сентября. В 7 ч. потеряли «Палладу» — она сильно отстала, штормом повредило ее радиосеть и «Рюрик» до 10 или 11 часов не мог добиться от нее ответа на запрос о месте.

«Рюрик» уменьшил ход, чтобы дать «Палладе» возможность догнать,—до 6 узлов; вследствие шторма, крейсер шел не больше 3—4 узлов. Наконец показалась «Паллада», и тяжело качаясь, медленно догнала «Рюрика».

Шторм настолько задержал крейсера, что до темноты оказывалось невозможным пройти в залив. Адм. намеревался итти в Утэ, но по сличению мест «Рюрика» и «Паллады» оказалась значительная разница и адм. предпочел войти в Эрэ.

Этот поход подтвердил предположение К. Ф., так как неприятель нигде не был обнаружен (?).

Ком. флотом в своем рапорте от 20 сентября за № 20/КО отмечает, что шторм оказался настолько жестоким, что артиллерия не могла действовать и что в таких условиях бой, как с нашей, так и со стороны неприятеля, был бы вряд-ли возможным [1]).

В 19 ч. крейсера лежали на створе и входили на новый стратегический рейд — «Севастополь». Среди шхер было совсем спокойное море, между тем как ветер оставался очень свежим.

5. Бедствие спасательной партии на Магдебурге [2]) 17 (30) сент.—18 сент. (1 окт.) 14 г.

17 (30) Сентября. Ночью шторм продолжался не ослабевая. Крейсера, имея канаты на клюзе 110 с., ходили на 16 румбов.

В 8 ч. с якоря снялись «Рюрик», «Баян», «Адм. Макаров», «Паллада»; «Рюрик» дал 16 узлов—направился в Ревель, прочим приказано было идти в Гельсингфорс.

---

[1]) Д. 7014 стр. 48-Б. [2]) Дн. ИИР.

От Нач-ка службы связи получено по радио донесение, что вследствие шторма положение «Магдебурга» критическое—на нем много людей и требуется помощь.

Адмирал вызвал «Баяна» и на «Рюрике» сам направился к о-ву Оденсхольму.

После полудня оба крейсера, покачиваясь на зыби, при штормовом ветре, приблизились к «Магдебургу»; крейсер штормом несколько стянуло с камня, корма погрузилась в воду, крен на левую увеличился до 5°. Волны с силой хлещут через весь корпус и изливаются мощными потоками.

«Рюрик» и «Баян», считаясь с глубинами и качкой, не могли подойти достаточно близко, чтобы бросить спасательные ракеты.

В 15 ч., при непосредственном личном участии Ком. флотом, начали на «Рюрике» делать попытки подать помощь работавшим на «Магдебурге» людям; сначала завели анкерок с линем манильского троса; но—анкерок быстро поплыл в полветра, что приходилось в направлении перпендикулярном относительно «Рюрика» и «Магдебурга». Тогда стали строить плот с парусом.

В 16 ч. плот был готов; он поплыл быстрее анкерка, но его так сильно приводило к ветру, что об успехе и думать было нечего.

В это время помощь организовывалась и со стороны острова: шла шлюпка—гребцы надрываются—чрезвычайным усилием им удается пройти половину расстояния до «Магдебурга», но затем очередной вал ударяет ее и сразу бросает, как щепку, назад к берегу; несколько раз гребцы возобновляли попытку, но шлюпку почти опрокидывало волной и сносило назад.

С самого «Магдебурга» тоже спущен плот, на нем люди, пытающиеся подать на берег конец с крейсера; но и плот бросает во все стороны, покрывая целиком водой, так что людям на плоту, кажется, больше всего приходится держаться покрепче, чтобы не снесло.

До 18 ч. «Рюрик» и «Паллада» наблюдали это плачевное зрелище бессильные помочь.

Наконец, подошли вызванные для оказания помощи «Африка» и «Силач», последнему «Рюрик» с бакштова передал спасательную ракету. Выяснилось, что на плоту «Магдебурга» находились один офицер и один матрос, первого смыло, но он все же добрался до берега, а плот с матросом подтащили обратно к крейсеру. На борту «Магдебурга»

находилось в этом бедственном положении (холодно, мокро, без еды) 5 офицеров, 101 матросов и рабочих.

«Рюрик» и «Баян» в 18 ч. снялись с якоря и перешли в Балтийский порт.

Вечером адмиралу было доложено агентурное донесение чрезвычайной важности: *«Из Данцига на север вышли четыре подводные лодки»* и Ком. флотом, считая возможным появление их у устья Финского залива в районе дозорной службы наших крейсеров—предупредил об этом Н-ков 1-й и 2-й бригад крейсеров, 1-й и 2-й минных дивизий и приказал крейсерам ходить в дозоре большим ходом и переменными курсами, а кроме того, каждому крейсеру, стоящему в дозоре, придал по миноносцу для охраны от подлодок.

К ночи стало немного стихать [1]) и утром 18 сент. (1 окт.) все люди с «Магдебурга» были благополучно сняты.

Адмирал на «Рюрике» перешел в Ревель,—отряды в Гельсингфорс.

6. Активные намерения Командующего Балт. флотом адмирала Н. О. фон-Эссена.

Вечером сего 18 сент. (1 окт.) флаг-капитан по оперативной части отбыл, сперва в Петроград, к Главнокомандующему VI-й армии и Балт. флотом, а оттуда в Ставку Верховного Главнокомандующего, с документами величайшей важности для всей дальнейшей судьбы Балтийского флота.

Это было одобренное Командующим флотом 13 (26 сентября). «Изменение основного плана операции Морских сил Балтийского моря» и препроводительный рапорт Ком. флотом от 18 сент. 1914 года за № 1960.

В этом рапорте Ком. флотом писал [2]): «В предписании Главнокомандующего VI-й армии Командующему флотом Балтийского моря от 18 июля с. г. за № 1 предлагается руководствоваться высочайше одобренным 17 июня 1912 г. Планам операции Морских сил Балтийского моря на случай Европейской войны.

Этот план, разработанный Штабом Командующего морскими силами, имел в основании совершенно определенную политическую и стратегическую обстановку, в которой уча-

---

[1]) За дни шторма с 13 (26)—16 (29 сент.) на Курляндском побережье у Стейнорта и Бернатена выбросило 5 германских мин заграждения, причем удалось определить, что 2 из них пробыли в воде около месяца. (Д. 8431, стр. 38).

[2]) Д. 7014, стр. 18—19.

стие Англии на нашей стороне не предполагалось, почему Германский флот имел возможность развить свои операции на Балтийском море в полной мере, чем исключалось всякое активное выступление нашего флота.

Участие Англии в настоящей войне и почти двухмесячный период, в течение которого Германский флот не предпринимал никаких активных операций против нашего флота, совершенно изменило стратегическую обстановку на театре Балтийского моря и дало нам возможность расширить оперативную зону нашего флота, выдвинув ее за пределы Финского залива и, укрепив Моонзунд, развить операции в Рижском заливе.

Вступление в строй в ближайшее время линейных кораблей «Севастополь» и «Гангут» и в дальнейшем «Полтавы» и «Петропавловска», увеличивают настолько наши силы, что я нахожу своевременным просить об изменении основного плана операций Балтийского флота следующим образом:

оставляя главной задачей Балтийского флота обеспечение безопасности столицы с моря, разрешить выполнение операций,—постановки минного заграждения на путях передвижения боевых судов неприятеля, появление нашего флота на путях сообщения Германии и Швеции, с истреблением коммерческих судов противника, уничтожение наблюдательных постов на его побережьи и т. п.

Выполнение упомянутых задач требует выхода в Балтийское море главных сил или, по крайней мере, их части, для обеспечения работы, как наших крейсеров, так и заградителей, самостоятельные операции которых, не поддержанные линейными кораблями, в виду отсутствия в нашем флоте быстроходных судов этого типа получают слишком случайный характер, но при разработке всех указанных операций мною принимается за основное требование — возможность отойти к Финскому заливу, не ввязываясь в решительный бой.

Бой с противником вне Финского залива я имею в виду лишь при ясном несомненном успехе, в противном случае флот отходит к подготовленным позициям.

Все подробные расчеты выполнения и обеспечения намеченных операций приведены в прилагаемой записке об изменении основного плана операций Балтийского флота.

По мере приближения зимнего времени, угроза столице со стороны Финского залива совершенно отпадает и от операционных направлений—Финский и Рижский заливы противник будет вынужден отказаться.

Между тем для наших сил создается благоприятная обстановка в смысле развития активных выступлений против берегов и сообщения противника в Балтийском море, что заставит его вести крайне тяжелую зимнюю кампанию и держать на готове свои силы в Балтийском море».

К рапорту была приложена карта на кальке, со схемой операций и экземпляр «Изменения основного плана» [1]).

В этом документе излагалось нижеследующее: [2]).

Обстановка, принятая при составлении основного плана операций.

План операций Морских сил Балтийского моря на случай Европейской войны на 1914 год вытекал из следующих политических и стратегических соображений:

А. *Политические соображения* — обусловливались соотношением тройственного союза и тройственного согласия (без ясного указания на активное выступление Англии), при чем вероятными противниками считались Германия и Швеция, и восстание в Финляндии учитывалось в полной мере.

Б. *Стратегические соображения* — силам нашего флота, усиление которых в течение 1914 года не предполагалось, противопоставлялись подавляющие силы Германского флота, а вероятными операционными направлениями противника считались:

1) в Финский залив для развития операций против столицы и 2) в Рижский залив для операций против правого фланга наших армий северо-западного фронта.

Приведенные выше соотношения сил и обстановка вынуждали составителей плана к признанию невозможными какие-либо операции наших сил в открытом море в текущем 1914 году, почему основной задачей флота Балтийского моря ставилось — «Воспрепятствовать противнику проникнуть в восточную часть Финского залива, за меридиан о-ва Нарген», второе же вероятное операционное направление противника не могло было быть вовсе принято в рассчет.

Обстановка в данное время (сент. 1914 г.).

Обстановки, как политическая, так и стратегическая, сложившиеся к данному времени, значительно отличаются от таковых, принятых как задание для разработки основного плана.

А. *Политическая обстановка* момента, касающаяся Балтийского театра, сводится к активному выступлению Англии, нейтралитету Швеции (который становится все более на-

---

[1]) Д. 7014, стр. 20. См. прил. карту.
[2]) Д. 7014 стр. 21.

дежным с каждым новым успехом тройственного согласия), и к полной лояльности Финляндии.

Б. *Стратегическая обстановка* в главнейших чертах такова:

1) Объявление войны Англией—Германии заставило последнюю считаться с возможностью прорыва части Британского флота в Балтийское море, чем достигается стратегическое окружение флота Германии и нарушаются коммуникационные пути левого фланга Германской армии, не говоря уже о возможной тогда высадке дессанта в тылу этого фланга и полного перерыва подвоза в страну жизненных припасов морем. Столь серьезная угроза вполне учитывается Германией, подтверждением чего может служить:

а) сосредоточение почти всех сил флота в устьях Кильского канала (Киль—Вильгельмсгафен),

б) усиленное минирование Бельтов, а в последнее время и водного района, прилегающего к Килю,

в) непоявление в течение двух месяцев войны в Балтийском море, восточнее острова Борнгольм, сил, значительно превосходящих наши.

2) Условия развития военных действий позволили нам безпрепятственно не только выполнить предусмотренные основным планом операций оборудование театра (центральная и флангово-шхерная позиции), но также произвести много чрезвычайно важных дополнительных работ, как например:

а) усиление флангов центральной позиции установкой 8″-х батарей,

б) усиление морского фронта крепости Императора Петра Великого.

в) установка батарей в северном и южном входах в Моонзунд, обеспечивающих владение этим чрезвычайно важным районом,

г) усиление морского фронта Свеаборгской крепости.

3) Оборудование Лапвикской и Моонзундской позиций позволяет нам в настоящее время держать под ударами минных и подводных судов вход в Финский залив по меридиан Дагерорта, а встреча нашей подводной лодки «Акула» с германским крейсером «Аугсбург» у о-ва Готланд заставит противника учесть указанное выше условие и быть более осторожным в северной части Балтийского моря вблизи устья залива.

4) Противник, упустив время, удобное для выполнения своей задачи в первом операционном направлении—на столицу (до окончания оборудования театра и до начала войны с Англией), повидимому, теперь сам от него отказался, чему

может служить подтверждением—постановка неприятелем минного заграждения в устье Финского залива.

5) Второе вероятное операционное направление противника—во фланг и тыл нашей армии, повидимому, не брошено им, но конечная точка этого направления перенесена из Рижского залива на побережье к югу от Виндавы. Это соображение подтверждается следующим:

а) неприятель тщательно обследовал указанный район побережья делая промер у берегов и уничтожая наблюдательные посты,

б) неприятель постоянно держал завесу на линии Виндава—Готланд, имея лишь периодические наблюдения за водным пространством севернее этой линии.

6) В конце сентября в состав наших сил вступает линейный корабль «Севастополь». Вступление в строй этого корабля не было предусмотрено основным планом операции, а его высокие тактические качества сильно изменяют боевую оценку наших сил в Балтийском море.

Сравнение обстановок.

Сравнение политической и стратегической обстановок, принятой как основание при выработке основного плана операций и существующей в данное время (сентябрь 1914 г.), приводит к установлению следующих основных положений:

1) Часть основного плана операций в отношении оборудования театра выполнена и даже в значительно большем масштабе, что облегчает задачу обороны Финского залива.

2) Операции противника к Финскому заливу при настоящих условиях являются трудновыполнимыми и потому маловероятными, так как:

а) при наличии в составе сил нашего флота одного только линейного корабля «Севастополь», для достижения несомненного успеха, требуется присылка значительных сил за счет ослабления надолго таковых в наиболее угрожаемом месте (только на переход от Киля к Финскому заливу и обратно 20-ти узловым ходом потребуется более 2-х суток и эскадренным ходом 15 узлов—около 3-х суток),

б) так как подготовка театра в районе Финского залива уже закончена,

в) так как неприятель сам ставит мины в устье Финского залива,

г) и так как упущено время, когда противник имел для выполнения сложной операции форсирования центральной позиции много светлого времени (в июле 16 часов, в сентябре 13 час.), потому что операций флота в узком заливе

с оборудованными фланговыми позициями, в темное время— опасны в высшей степени.

3) Владение южной частью Балтийского моря особенно важно для Германии, так как:

а) этим обеспечивается единственный путь подвоза жизненных и других припасов в страну,

б) так как этим сохраняется безопасность коммуникационных линий левого фланга их армий,

в) так как этим устраняется угроза высадки нашего дессанта в тыл расположения этого фланга,

г) и так как этим поддерживается в свою очередь угроза дессанта на крайний правый фланг наших армий или даже им в тыл, что создаст стеснительные условия на сухопутном театре и не даст полной свободы.

Выводы.

Логическим выводам из приведенных положений является: главным театром, на котором решается кампания, остается попрежнему—сухопутной, а потому основная задача Балтийского флота—охрана безопасности столицы с моря не меняется, но выполнение этой задачи, в силу изменившихся в благоприятную сторону условий, должно быть иное, чем «развитие действий в оперативной зоне Оденсхольм-Нарген», предусмотренное основным планам операций.

Поэтому, в силу того же улучшения общей обстановки, задача флота должна быть поставлена такая, чтобы извлечь из него максимум пользы.

Это достигается выборам новой операционной линии для Балтийского флота, которая может быть выражена так: Балтийский флот, имея основной задачей обеспечение безопасности столицы с моря, должен держать под наблюдением южную часть Балтийского моря до линии Данциг-Карльскрона. (Этот оперативный район вытекает из условий безопасности, учитывая возможность появления противника в подавляющих силах. См. ниже).

Постановка той-же основной задачи, но в более широком виде, соответствующем обстановке данного времени, позволит извлечь из флота большую пользу, обеспечив в значительной степени безопасность правого фланга нашей армии от дессанта и создав противнику большие заботы охранением морских путей сообщения.

В развитие приведенного выше нового задания, может быть предположена следующая операция.

Идея операции в развитие нового задания.

Периодические появление флота в южной части Балтийского моря на путях сообщения Мемеля, Кенигсберга и Данцига и попутное выполнение по-

становок минного заграждения на подходах к ним, уничтожение наблюдательных постов, истребление пароходов и т. п.

Здесь будет уместно заметить, что тщательно и с большим запасом осторожности расчитанная подобная операция, оставляет ту долю риска, без которой немыслимо ведение войны и которая не больше риска—потерять бесплодно суда, в оперативном районе Оденсхольм—Нарген, пассивно выполняя основной план операций.

Выполнение операции. Схема выполнения операции такова—флот, имея надлежащую разведку, спускается в южную часть Балтийского моря, где отдельные его части выполняют постановку мин, истребление коммерческих судов противника, уничтожение наблюдательных пунктов и т. п., после чего флот отходит к Финскому заливу.

Выполнение упомянутых задач требует выхода в море главных сил или по крайней мере их части, так как самостоятельная операция наших крейсеров и заградителей, в виду их тихоходности, будут необеспечены и примут характер авантюр.

При появлении значительных или подавляющих сил противника, флот не вступая в бой отходит к Финскому заливу, при встрече же со слабыми силами—уничтожает их.

Обеспечение операции. Главным требованием обеспечения операции является ее безопасность, что в разбираемом случае сводится к условию: всегда иметь возможность отойти к Финскому заливу, не ввязываясь в решительный бой.

Это достигается:

1. Ограничением оперативного района.
2. Надлежащей организацией разведки.
3. » » марша-маневра.
4. » » операций в тылу главн. сил.

Расчет оперативного района. Исходя из поставленного выше основного условия обеспечения операции, безопасный оперативный район сводится: при 18-узловом эскадренном ходе—к зоне, охватываемой радиусом от 279 до 333 миль [1]) от исходной точки — меридиана Такхона, где неприятелем поставлено минное заграждение, при 15-узловом эскадренном ходе—от 232 до 277 миль.

Расчет этот вытекает из следующих соображений: решительный бой, которого флот должен избегать вне Финского

---

[1]) Радиус меняется в зависимости от времени (месяца) выполнения операции.

залива, невозможен в темное время суток, что составляет для конца сентября 11 часов (с 7 вечера до 6 утра) и 12 часов для первой половины октября.

За это время флот может пройти:

В сентябре (11 часов):

18-узловым ходом	198 миль
15-узловым »	165 »

В октябре (12 часов):

18-узловым ходом	216 »
15-узловым »	180 »

Таким образом, если мы к наступлению темноты будем находиться в указанном расстоянии от меридиана Такхона, будучи даже в соприкосновении с противником, то все-таки безопасный отход флота в Финский залив будет обеспечен, так как противнику, чтобы оказаться к рассвету в тылу отходящих наших сил, придется своими главными силами входить вглубь залива и кроме того за пределы своего заграждения в темное время, что крайне опасно и весьма маловероятно.

Если при выполнении задуманной операции противник обнаружен не был, то наш флот может спускаться и южнее безопасного ночного предела (166—180 миль) на такое число миль, чтобы к наступлению темноты всегда быть на этом пределе.

Безопасный дневной предел зависит от того, какие силы можно расчитывать встретить:

Если противник обнаружен не был, то предел безопасного дневного района действия главных сил флота отстоит от безопасного ночного,—

для 18-узл. хода на 117 миль $[(13 \times 18) : 2 = 117]$
» 15-узл. » » 97 » $[(13 \times 15) : 2 = 97]$

Если противник обнаружен в значительных силах, принуждающих к отходу, то предел безопасного дневного района действий флота зависит от организации марш-маневра, разницы скоростей нашей и противника, дальности горизонта и т. д., что учитывается в приводимом расчете.

Авангард (поддержка разведки отстоит от главных сил на	10 миль
Линия разведки отстоит от авангарда.	10 »
Дальность горизонта разведчиков	15 »
Т. е. неприятель будет открыт впереди главн. сил в	35 милях
Допустимое безопасное сближение с превосходными силами противника	9 миль

Расстояние, на которое может приблизиться, безопасно для наших главных сил, открытый разведкой противник $35 - 9 = 26$ миль.

Отсюда получается время сближения для различных разностей скоростей наших главных сил и противника.

В. И. Р.—2 мили в час.	В. И. Р.—4 мили в час.	В. И. Р.—6 миль в час.
Время сближения на допустимую дистанцию.		
$26 : 2 = 13$ ч.	$26 : 4 = 6^1/_2$ ч.	$26 : 6 = 4^1/_2$ ч.

За это время главные силы отойдут:

18-узловым ходом:

$13 \times 18 = 234$ м.; $6^1/_2 \times 18 = 117$ м.; $4^1/_2 \times 18 = 81$ м.

15-узловым ходом:

$13 \times 15 = 195$ м.; $6^1/_2 \times 15 = 97$ м.; $4^1/_2 \times 15 = 67$ м.

Сравнивая полученные цифры с цифрами, относящимися к безопасному дневному району, когда противник не был встречен, мы видим, что преобладание противником в скорости даже на 4 узла не уменьшает дневного безопасного района действий и только преобладание в скорости на 6 узлов сокращает район на 30 миль.

Таким образом радиус безопасного оперативного района от меридиана Такхона будет:

В сентябре (темного времени 11 часов).		
Эскадренный ход.	В. И. Р.	Радиус оперативного района.
18 узлов	6 миль в час	$198 + 81 = 279$
»	4 »	$198 + 117 = 315$
15 узлов	6 »	$165 + 67 = 232$
»	4 »	$165 + 97 = 262$

В октябре (темного времени 12 часов).		
Эскадренный ход.	В. И. Р.	Радиус оперативного района.
18 узлов	6 миль в час	216 + 81 = 297
»	4 »	216 + 115 = 333
15 узлов	6 »	180 + 67 = 247
»	4 »	180 + 97 = 277

Иначе говоря, предел безопасного оперативного района главных сил флота, при наихудших условиях соотношения сил скоростей наших и противника, начинается от линии Брюстерорт—о-в Элланд и далеко переходит за намеченную границу Данциг—Карльскрона; предел же наблюдаемого флотом пространства дальше предела безопасного оперативного района главных сил на глубину разведки, т. е. еще на 35 миль.

Еще остается разобрать тот случай, когда превосходные силы противника могут быть встречены на рассвете (худший случай), т. е. противник будет иметь целый день для преследования отходящего в Финский залив нашего флота.

По этому поводу отметим следующее:

1. Операция должна выполняться лишь тогда, когда агентурные сведения и разведка установят благоприятную для выполнения операции дислокацию сил противника; при неблагоприятных условиях операция отнюдь не должна начинаться.

2. Внезапность первой операции и иррегулярность ее повторения сами создают благоприятную для безопасности обстановку.

3. Перекидка сил от Киля к Данцигу занимает 22 часа 15-ти-узловым ходом и $16^1/_2$ часов 20-ти-узловым ходом. Таким образом, если движение нашего флота будет даже обнаружено судами неприятельской завесы на линии Стейнорт — Хоборг, то все-таки флот будет иметь достаточно времени для выполнения намеченной операции и своевременного отхода на север.

4. Вероятность встречи нашего флота с подавляющими силами противника [1]) в восточной части Балтийского моря,

[1]) Для чего, при наличии у нас одного линейного корабля «Севастополь», противник должен иметь не менее двух дредноутов, а при «Севастополе» и «Гангуте»—бригаду линейных кораблей.

в силу условий подробно разобранных выше (см. Современная Стратегическая Обстановка, стр. 212 п. 1 и Сравнение Обстановок, стр. 213 п. 2)—ничтожна.

Для парирования этой остающейся доли риска и служат вспомогательные операции, организуемые в тылу главных сил (см. Обеспечение операции, стр. 215 п. 4).

Вариант 1-й.

Выполнение операции. *Главная задача.* Операция имеет главной задачей—постановку минного заграждения у неприятельских берегов на путях передвижения военного флота противника.

Дополнительные задачи. Попутно с выполнением главной задачи, флот появляется на путях сообщения Германии и Швеции, истребляя неприятельские коммерческие суда, и уничтожает наблюдательные посты на побережьи противника

Силы, назначенные для выполнения 1-го варианта. Для выполнения главной и дополнительных задач назначаются:

Линейные корабли: «Севастополь», «Андрей Первозванный», «Император Павел I», «Цесаревич» и «Слава».

Броненосные крейсера: «Рюрик», «Громобой», «Адмирал Макаров», «Паллада» и «Баян».

Крейсера: «Россия», «Олег» и «Богатырь».

Эскадренные миноносцы: «Новик», Полудивизион особого назначения и 2-й дивизион.

Заградители: «Амур» и «Енисей».

Для выполнения вспомогательных операций, обеспечивающих главную операцию с тыла, назначаются:

Крейсера: «Диана» и «Аврора».

Эскадренные миноносцы: 1-й, 3-й, 4-й, 5-й и 6-й дивизионы.

Подводные лодки: »Акула», «Аллигатор», «Дракон», «Кайман», «Крокодил» и «Минога».

Крейсера: «Олег», «Богатырь», «Паллада» и «Баян» несут разведочную службу на фронте главной операции.

Крейсера: «Рюрик», «Громобой» и «Адмирал Макаров» и линейный корабль «Севастополь» составляют поддержку разведки, идя в авангарде главных сил.

Бригада линейных кораблей обеспечивает безопасность выполнения главной задачи.

Частные задачи частей флота. Крейсер «Россия», миноносец «Новик» и полудивизион особого назначения выполняют дополнительные задачи (см. выше на этой стр.) на левом фланге операции.

2-й дивизион миноносцев выполняет те же задачи на правом фланге операции.

Заградители «Амур» и «Енисей» ставят минное заграждение в том или ином пункте, в зависимости от обстановки, после чего несут разведочную службу впереди главных сил, когда будет начат отход в Финский залив, имея поддержку в крейсере «Россия».

Крейсера: «Диана» и «Аврора» имеют наблюдение за западным проходом острова Готланд и входом в Финский залив.

Миноносцы 1-го дивизиона с минами заграждения, 4-й дивизион (без мин заграждения) и подводные лодки «Акула» и «Минога» сосредотачиваются к Церелю, где и ожидают возвращения флота, будучи в готовности выйти в море по первому требованию.

Миноносцы 5-го дивизиона переходят к Эре, 3-й дивизион находится в Гангэ и 6-й дивизион у о-ва Вормс, имея вместе с подводными лодками «Аллигатор», «Дракон», «Кайман» и «Крокодил», занимающими позиции у Дагерорта и Такхоны, общую задачу прикрыть отступление нашего флота в залив под давлением превосходных сил противника.

Схема выполнения 1-го варианта. Флот, назначенный для выполнения главной и дополнительных задач, в указанные часы выходит из мест своего исходного для этой операции развертывания, строится в походный порядок и, имея надлежащую разведку на фронте и в тылу операции, спускается в южную часть Балтийского моря. На следующее утро, находясь на линии Мемель—середина о-ва Элланд, в назначенные часы приступают к выполнению дополнительных операций, а главные силы спускаются дальше на юг и, дойдя до избранного для постановки заграждения места, прикрывают эту операцию от взоров противника.

По выполнении главной операции, флот отходит назад, имея целью быть к темноте на безопасном ночном пределе оперативного района и далее возвращается в Финский залив.

Невыполнение второстепенных операций не должно задерживать отхода флота к Финскому заливу.

В то же время, в тылу главной операции, выполняется ряд вспомогательных, для обеспечения тыла и для парирования возможной неудачи. (См. ниже вспомогательные операции).

Развертывание флота для выполнения 1-го варианта. Важность удачного выполнения операции очевидна и потому должны быть приняты все меры для сохранения тайны и не возбуждения подозрения у тайной агентуры противника. Для этого флот предпринимает ряд следующих мер:

Примерно за неделю до выполнения операции, части флота занимают исходные положения (см. таблицу развертывания и сосредоточения); к тому же времени в места сосредоточения подвозят нужные количества угля и воды, машинного масла, мин заграждения и прочее.

Марш-маневр флота. В избранный для выполнения операции день, сосредоточение частей флота в походный порядок для марша-маневра происходит на NO от линии Бокшер-Дагерорт, где к 17-ти часам выстраивается линия разведки [1]).

Организация разведки и марша-маневра предлагается следующая:

В линии разведки с 12-ти мильными промежутками от Дагерорта и между судами до Богшера—крейсеры: «Баян», «Паллада», «Олег» и «Богатырь».

Авангарды (поддержка разведки) левый (за вторым с левого фланга разведчиком)—линейный корабль «Севастополь» и крейсер «Адмирал Макаров» и правый (за вторым правого фланга)—крейсера: «Громобой» и «Рюрик».

Линия авангардов отстоит от линии разведки на 10 миль.

Главные силы и при них заградители—в 10-ти милях сзади авангардов и в середине общего расположения походного порядка. В 5-ти милях сзади главных сил держится крейсер «Россия». До наступления темноты при главных силах находится 4-й дивизион миноносцев, который с темнотой отходит в сторону и на рассвете входит в Рижский залив, где и ожидает возвращения флота.

Общая схема марша-маневра дана на прилагаемой карте, подробные же указания отдельным частям флота даны в специальных инструкциях.

На рассвете следующего дня к флоту присоединяются на левом фланге миноносец «Новик» и полудивизион особого назначения и на правом—второй дивизион.

По выполнении главной задачи операции, флот ложится по условному радио на обратный курс, имея впереди главных сил, по курсу линию разведки из крейсеров: «Россия» и «Адмирал Макаров» на флангах и в центре заградители «Амур» и «Енисей» (если они без мин). Поддержкой разведки по курсу будет линейный корабль «Севастополь», переходящий на соответствующее место.

---

[1]) В зависимости от часа, когда разведкой будет занята указанная линия, в дальнейшем соответственно намечены часы, выходов отдельных частей флота, считая 15-ти узловой ход.

Разведка в тылу главных сил при отходе в Финский залив состоит из крейсеров: «Олег», «Богатырь», «Паллада», и «Баян» с арьергардом из крейсеров «Громобой» и «Рюрик».

Вспомогательные операции 1-го варианта.

Для обеспечения тыла и для парирования доли риска, не поддающейся учету, служат следующие вспомогательные операции:

1. Крейсера: «Аврора» и «Диана», в первый день выхода флота в море, имеют наблюдение за западным проливом о-ва Готланд, а в следующие дни занимают линию дозора на меридиане Н. Дагерорта, имея целью не допустить забрасывания противником минами входа в Финский залив.

2. Эскадренные миноносцы 1-го дивизиона с минами заграждения и подводные лодки: «Акула» и «Минога», с началом движения частей флота переходят к Церелю, где и стоят в полной готовности к выходу в море по первому требованию [1]).

Означенные миноносцы и подводные лодки имеют задачей создать позицию в тылу наших сил, отступающих под давлением противника.

3. Миноносцы 3-го, 5-го и 6-го дивизионов и остальные подводные лодки с началом выполнения операции развертываются вдоль северного и южного берегов входа в Финский залив до меридиана Одепсхольма и держатся там до возвращения флота, имея задачей энергичными атаками облегчить ему отход на позицию.

Примечание. Подробные указания отдельным частям даны в специальных инструкциях.

Вариант 2-й.

Если почему-либо будет признано необходимым не выводить за пределы Финского залива все линейные корабли, то для выполнения предложенной операции разработан вариант № 2, отличающийся от 1-го лишь новым распределением сил и частными задачами частей флота, в то время, как главная и дополнительная задачи 1-го варианта остаются неизменными.

Силы назначенные для выполнения 2-го варианта.

Для выполнения главной и дополнительных задач назначаются:

Линейный корабль «Севастополь», броненосные крейсеры: «Рюрик», «Громобой», «Адмирал Макаров», «Паллада» и «Баян»,

---

[1]) По проходе флота южнее параллели Цереля, 4-ый дивизион отделяется от главных сил и присоединяется к 1-му.

Крейсеры: «Россия», «Олег» и «Богатырь»,

Эскадренные миноносцы: «Новик», Полудивизион особого назначения и 2-ой дивизион.

Заградители: «Амур» и «Енисей».

Для обеспечения главной операции с тыла назначаются:

Линейные корабли: «Андрей Первозванный», «Император Павел I», «Цесаревич» и «Слава».

Крейсеры: «Диана и «Аврора».

Эскадренные миноносцы: 1-й, 3-й, 4-й, 5-й и 6-й дивизионы,

Подводные лодки: «Акула», «Аллигатор», «Дракон», «Кайман», «Крокодил» и «Минога».

Частные задачи частей флота.

Частные задачи частей флота остаются те же, что и в 1-ом варианте за исключением задачи, возлагаемой на бригаду линейных кораблей, которая в настоящей обстановке определяется так: быть в полной готовности принять на себя и поддержать наши силы, отходящие к Финскому заливу под давлением противника.

Схема выполнения 2-го варианта.

Схема выполнения 2-го варианта вполне тождественна со схемой 1-го.

Развертывание и сосредоточение флота для выполнения 2-го варианта.

Основные условия развертывания флота для выполнения операции остаются те же, что и в 1-ом варианте, но в сосредоточении флота следует внести изменение для бригады линейных кораблей, которая переходит в Лапвикский рейд, где и остается все время выполнения операции в полной готовности к выходу по первому требованию.

Марш-маневр флота.

Организация разведки остается та же, что и в первом варианте.

В авангарды назначаются: в правый—«Громобой» и «Адмирал Макаров», в левый—«Рюрик».

На месте главных сил находится линейный корабль «Севастополь» и за ним заградители: «Амур» и «Енисей».

В остальном изменений нет.

Вспомогательные операции 2-го варианта.

Обеспечение тыла операции при выполнении 2-го варианта ложится на части, перечисленные выше. Задача бригады линейных кораблей указана выше (см. частные задачи). Задачи остальных частей остаются те же, что и в 1-ом варианте.

Главнокомандующий VI армией и Балтийским флотом препроводил изложенный только что план операций Начальнику Штаба при Верховн. Главн. на усмотрение последнего

ТАБЛИЦА

развертывания и сосредоточения частей флота для выполнения операции.

Название частей.	Пункты развертывания.	Сосредоточие для выполнения операции.
Л. к. «Севастополь».	Свеаборг.	В 28 милях на 316° от Н. Дагерорта.
2 бриг. лин. кораб.	Ревель.	» 42 » » 327° »
Бр. кр. «Рюрик».	Свеаборг.	» 42 » » 314° »
Бр. кр. «Громобой».	Лапвик.	» 42 » » 311° »
Крейс. «Адм. Макаров».	Лапвик.	» 28 » » 316° »
Крейс. «Баян».	»	» 12 » » 298½ »
Кр. «Паллада».	»	» 24 » » 298½ »
» «Россия».	»	При проходе главных сил мимо Лапвика присоединяется к ним.
» «Олег».	«	В 36 милях на 298½ от Н. Дагерорта
» «Богатырь».	»	» 48 » » 298½ »
» «Диана».	р. Севастополь.	» 15 » » 225° от маяка.
» «Аврора».	»	Бокшер.
Загр. «Амур».	Лапвик.	При проходе главных сил мимо Лапвика присоединяются к ним.
» «Енисей».	»	
Эск. мин. «Новик».	Ревель.	В 15 милях на 270° от Мемеля за час до рассвета, на следующий день.
Полуд. Особ. Назнач.	Моонзунд.	
1-й дивиз. мин.	»	У Цереля.
2-й » »	»	У южной оконечности о-ва Элланд на рассвете следующего дня.
3-й » »	Гангэ.	Остается в Гангэ или переходит в Утэ.
4-й » »	Лапвик.	При проходе главных сил мимо Лапвика присоединяется к ним.
5-й » »	р. Севастополь.	Остается на месте.
6-й » »	Моонзунд.	Держится у о-ва Вормса.
Подвод. лодка «Акула».	»	У Цереля.
Подвод. лодка «Минога».	»	
Бригада подв. лодок (остальные лодки).	»	На позициях у Танхоны и Н. Дагерорта.

при отношении (от 20 сент./3 окт. за № 226) [1]), в котором писал, что « . . . . считает, что при существующей общей обстановки текущего момента, активные действия флота Балт. моря, вне пределов основной его задачи—обеспечение столицы с моря,—являются пока преждевременными по следующим соображениям:

1) Активные действия флота в районе Балтийского моря, вне оперативной зоны, предусмотренной основным планом операций, сопряжены с решением вступить в бой, при самых неблагоприятных условиях, так как германский флот имеет возможность быстро сосредоточить значительно большие силы, не ослабляя свою укрепленную позицию Немецкого моря.

2) Возможность избегнуть боя при операциях активного характера, предлагаемых Командующим флотом, базируется на своевременном получении агентурных сведений о появлении в Балтийском море сильнейшего неприятеля,—это вряд ли можно считать обезпеченным.

3) Цель предлагаемых операций не представляется достаточно важной, чтобы ради ее достижения направить главные силы флота, рискуя ослабить оборону Финского залива и столицы.

4) Допуская возможность выполнения этих операций в первый раз с минимальным риском, пользуясь внезапностью их для противника, считаю что повторение их, несомненно вызовет активные действия, неприятеля, т. е. бой с более сильным флотом.

«Считая теперь несвоевременным расширение оперативных задач Балтийскаго флота, я нахожу в полной мере необходимыми активные действия флота, лишь только обстановка на всем театре этого позволит и во всяком случае, выждав окончания постройки четырех линейных кораблей типа »Севастополь».

Условиями, при которых я считаю необходимым активные операции флота в самых широких размерах, являются:

А. Достижение английским флотом решительного успеха над флотом противника в Немецком море.

Б. Успешное развитие операций наших войск против германцев на главном театре в такой мере, что противник не будет в состоянии произвести дессантную операцию, за отсутствием свободных войск.

---

[1]) Д. 7014, стр. 16.

В. Кроме того, я допускаю возможность частичного активного выступления нашего флота на Балтийском море в случае если Английский флот начнет решительные операции против германского флота на Немецком море, когда можно быть вполне уверенным, что появление в Балтике достаточного количества сильнейших кораблей невозможно.

Тяжелая служба, которую несет в настоящее время личный состав флота, при отсутствии боевых действий и при наличии громадного подъема духа и стремления к бою с противником, заставляет Командующего флотом принимать все меры к поддержанию в личном составе существующего морального подъема, который наилучшим образом может быть сохранен при выполнении флотом активных боевых операций.

Разделяя в полной мере стремление Командующего флотом поддерживать воодушевление личного состава, я считал бы крайне необходимым, чтобы личный состав флота был бы посвящен в те вероятные активные задачи, которые будут возложены в будущем на флот Балтийского моря, как только обстановка этого потребует. Благодаря этому, личный состав флота не потеряет надежду на боевую деятельность, что, несомненно, даже при условиях тяжелой и не видной службы настоящего времени, поддержит на той же высоте его моральное состояние.

Рассмотрев эти документы 24 сентября (7 октября) н—к Штаба Верховного Главнокомандующего после доклада их Верховному Главнокомандующему положил 25 сентября (8 октября) нижеследующую резолюцию:

«Высочайше» повелено действовать активно лишь по получении на то личного разрешения государя на допущение в бой дредноутов.

Расширение зоны админ. [1].. (административного управления?) и баз разрешено.

Эта резолюция и была сообщена Главнокомандующему VI армией 27 сентября (10 октября) (№ 111) [2]).

Таким образом на активный порыв Балт. флота Верховное командование положило очередной запрет.

---

[1]) На подлинной резолюции неразборчиво.

[2]) Д. 1014 стр. 46.

Текст резол.: Государь Император Высочайше повелеть соизволил: Балтийскому флоту действовать активно лишь по получении на то личного разрешения Его Величества и разрешения на допущение в бой бригады линейных кораблей типа «Севастополь».

Расширение зоны операций в Финском заливе до меридиана Дагерорта со включением Моон-Зунда—разрешено.

7. Конец первого периода военных действий на Балтийском море—периода крейсерских походов и ожидания генерального сражения на подготовленной позиции 19 сентября (2 октября)—26 сентября (9 октября) [1]).

Тем временем Командующий флотом не имея с 19 сентября (2 октября)—25 сентября (8 октября) донесений о неприятеле и не желая оставаться пассивным зрителем текущих событий находясь с флотом на Центральной позиции,—приступил к подготовке операции постановки минного заграждения с миноносцев первой дивизии в районе Виндавы, на пересечение обычных курсов неприятельских судов, установленных наблюдательными постами службы связи.

В то же время, желая расширить район действий наших подводных лодок и перенести его ближе к берегам противника, Ком. флотом приказал сделать подготовительные работы в Либаве для возможного базирования на нее одной из наиболее автономных лодок.

В этот период Ком. флотом послал в Ботнический залив два миноносца 2-й дивизии, которые базируясь на Оландском архипелаге, имели задачей обследовать наше побережье в Южном Кваркене и осмотреть коммерческие пароходы, идущие из Германии и из шведских портов [2]).

25 сентября (8 октября) миноносцами полудивизиона особого назначения были поставлены две банки мин заграждения в Балтийском море.

Того же числа подводная лодка «Крокодил» перешла в Либаву [3]).

В 11 ч. утра в этот день Мариенхамн видит дымы 9 судов на SW 45 [4]) 13. 13—40 Мариенхамн доносит что на SW в 15 милях показались 11 военных кораблей [5]).

Эти же сведения получены Командованием и от пароходов пришедших в Раумо [6]).

Для поисков неприятеля подводная лодка «Белуга» вышла в полдень в море, но не обнаружив неприятеля, с темнотой вернулась [7]).

---

[1]) Исходное положение на Балтийском театре к моменту объявления войны или «Балтийский флот в период начала Мировой войны» (См. Сборник Морискома № 1).

[2]) Д. 7014 стр. 51. [3]) Д. 7014 стр. [4]) Д. 8431 стр. 53, т. 4490.

[5]) Д. 8431 стр. 53 т. 4491. [6]) Д. 7014 стр.51. [7]) Д. 8431 стр. 54 т. 103.

С наступлением темноты неприятельские суда повернули от Кабакшентарке (к северу от Готланда) на SW и скрылись в тумане [1]).

Для отражения возможности попыток противника войти в Финский залив на утро 26 сентября (9 октября) Командующий флотом развернул подводные лодки перед входом в залив, но в течении дня неприятельские суда не были обнаружены ни постами службы связи, ни дозорными судами [2]).

Лишь около $9^1/_2$ утра Сфальтерорт (Церель — южная оконечность о-ва Эзеля) доносит о пароходе неизвестной национальности который, находясь на SW 70 в 12 милях скрылся в тумане на W; немного времени пароход задержался на месте и ходил разными курсами [3]).

Не встретила неприятеля и подводная лодка «Крокодил», выходившая в море 26 сентября (9 октября из Либавы и спустившаяся на юг до Полангена [4]).

Германские подлодки оказались счастливее и следующие два дня, ознаменовавшиеся атакой «Адмирала Макарова» и гибелью «Паллады», положили свой роковой отпечаток на дальнейшие действия Балтийского флота в смысле ревнивого оберегания его Ставкой от попыток к выходу в море. Дни эти явились поворотным пунктом ко второму периоду военных действий на Балтийском театре, к периоду переходному к позиционной борьбе (с 27 сентября/10 октября до 16/29 октября 1914 г.).

8. Общая характеристика событий периода и оценка деятельности обоих противников.

Вся подготовка Балтийского флота имела конечной целью — бой на подготовленной позиции, за минным полем, глубиной равной дальности огня крупной судовой артиллерии, опирающимся на батареи Ревель — Поркалаудского укрепленного района.

Сообразно со средствами флота, находившимися в его распоряжении в этот начальный период войны, все пространство на вест от «центральной позиции» оставалось вполне незащищенным с точки зрения поставленной флоту задачи: не допустить противника к осту от линии Ревель—Поркалауд, это

---

[1]) Д. 8431, стр. 53 т. 4494. [2]) Д. 7014, стр. 81)а.
[3]) Д. 8431, стр. 53 т. 777. [4]) Д. 7014, стр. 51(б.

пространство могло быть использовано флотом только для наблюдения за противником, дабы появление его для прорыва позиции не оказалось неожиданным.

Командование русским флотом, с момента объявления мобилизации, считалось непрестанно с возможностью нападения неприятеля на центральную позицию; в первые дни оно казалось неизбежным, в последующие уже только вероятным. И этот момент—приписывания противнику намерения направить свой сокрушительный удар против главных сил русского флота, дабы сразу овладеть подступом с моря к столице, наложил определенный отпечаток на действия русского командования.

Такое положение продолжалось до тех пор, пока, с одной стороны—увеличивающаяся осведомленность русского командования о противнике,—с другой стороны, ясно определившийся факт выбора им метода длительной борьбы, путем мелких операций, не поставили перед русским командованием вопроса об изменении своих замыслов в сторону перехода от пассивного ожидания удара к активной обороне.

Первым фактом, пошатнувшим веру в неизбежность боя на центральной позиции в ближайшее время, была постановка минного заграждения перед устьем Финского залива (в квадрате 39); по следующим и документальным данным, найденным на «Магдебурге» выяснено, что собственно—против русского Балтийского флота противник не выставил значительных сил, что он, по неизвестным нам причинам, предпочел на первое время ограничиться наблюдением над нами и озаботился об искусственном создании в глазах русского командования впечатления, что все Балтийское море находится в бесспорном его обладании.

Выяснилось, что лишь два легких крейсера «Аугсбург» и «Магдебург» являлись на Балтийском театре главными действующими лицами в течение длительного промежутка времени, около 4-х недель; они совершали набег к Либаве, к Бенгтшеру, к Баккофену, к Дагерортам, ставили мины, стреляли, вели себя так, будто за ними стояла где-то в доступной близости серьезная поддержка.

Иногда, для вящей иллюзии, противник присылал на вид наших постов и даже крейсеров завесы—кое-какие более значительные силы, (напр., 24 авг. (6 сент.) вплоть до демонстрации перед Виндавой 11 (24) сентября).

Таким образом с германской стороны наблюдалось, с одной стороны—нежелание создавать на Балтийском театре серьезную решающую операцию, с другой, стремление держать

русский флот в постоянной тревоге и, создав иллюзию постоянного присутствия германских морских сил в Балтике, заставить русский флот не выходить из пределов далекого Финского залива. Попутно—минное заграждение перед устьем Финского залива, должно было, разумеется, способствовать удержанию русского флота от выходов в Балтийское море [1]).

Такое обезвреженне противника, как будто давало возможность германскому командованию, вообще, не отвлекать главного своего внимания от других, представляющихся ему более важными, задач борьбы на западе, в частности с английским флотом.

Итак, совокупность событий на Балтийском театре за первые два месяца войны, ни в какой мере не носила характера цельной операции, преследующей определенную цель: русское командование приписывало своему противнику намерения, которого у него не было, и, с течением времени, не видя своему предположению прямого подтверждения и, стремясь не впасть в настоящую бездеятельность, пыталось предпринимать отдельные мелкие операции, каждый раз встречавшие протест со стороны ставки, запрещавшей флоту выходить к W от центральной позиции.

Германское командование, насколько можно судить, отнеслось к своему противнику на Балтийском театре с известным пренебрежением, и по крайней мере, за этот начальный период войны, не предприняло никакой крупной, цельной операции, ограничившись наблюдением, набегами, демонстративной шумихой.

Недооценив духа русского флота—германское командование расплачивалось за это всею кампанией, вынужденное держать против русского флота превосходящую его морскую силу, которая должна была рости в соответствии с увеличением русского флота на целый ряд боевых единиц (дредноутов, э. м. типа «Новик» и подлодок, вступавших в строй в течение всей войны).

С русской точки зрения этот период был все же, по преимуществу, периодом ожидания генерального сражения на подготовленной позиции и отдельных мелких крейсерских операций; таким он оставался вплоть до дня появления германских подводных лодок, последствия которого обозначили столь существенную перемену в ходе кампании.

---

[1]) И в то же время создавало прекрасные позиции для подлодок, использованные неприятелем в течение дальнейших военных событий на Б. театре (атака «Адм. Макарова», гибель «Паллады» и т. д.).

Переходя к оценке деятельности обоих противников, за этот первый период можно сказать следующее:

Германская сторона.

Здесь не место касаться общего вопроса, насколько целесообразно было со стороны флота не выполнить столь доступной для него операции уничтожения русского флота на центральной позиции, с последующей высадкой дессанта, с целью движения непосредственно на такой важный стратегический пункт, как столица — Петербург, или хотя бы, для оккупации Финляндии, как плацдарма, для действия против столицы.

Раз противник этого не сделал, значит он ставил себе иную задачу и эта задача по всей вероятности, была—обезвреживание русского флота путем заблокирования его в Финском заливе.

Нельзя сказать, чтобы германский флот достиг этой задачи: русский флот выходил из залива или оставался в нем исключительно руководствуясь своей волей и фальшивый призрак преграды не мог заменить собой действительной преграды.

Действия германского флота носили, как уже указывалось, преимущественно характер демонстративный, показной; оценивая их, надо признать, что в отдельных случаях частные начальники проявляли много лихости и искусства, как например: постановка минного заграждения перед устьем залива, почти на глазах более сильных наших крейсеров, или перестрелка «Аугсбурга» с двумя значительно превосходящими его по силе нашими крейсерами.

По рассказам германских офицеров при занятии Гельсингфорса в 1918 г. во время этого столкновения «Аугсбург» ввел наши крейсера в заблуждение, симулируя искусственным образом попадание и разрыв русского снаряда, чем вызвал на преследование, при чем, якобы имелось в виду навести русские крейсера на германскую подводную лодку, стоявшую в готовности выйти на позицию и атаковать на пути преследования.

С другой стороны, нельзя сказать, чтобы действия немцев были всегда целесообразны и свидетельствовали о достаточной осведомленности германского командования: сюда относится бесполезная бомбардировка пустого острова и маяка Бенгштер 29 июля (11 августа), или рискованное плавание крейсеров-разведчиков в устье Финского залива, окончившегося гибелью «Магдебурга» 13 (26) августа.

Русская сторона.

С момента объявления мобилизации, мы видим, вообще говоря, ряд своевременных, продуманных, планомерно и успешно выполненных действий.

Далее — полная готовность к бою, в смысле высокого подъема духа.

В этой готовности большое место занимает психологический момент: сознание подавляющего превосходства сил противника, которые, как предполагалось будут брошены для сокрушения подступов с моря к столице—Петербургу. Это сознание рисовало в воображении личного состава решительный бой без отступления, но и без надежды на победу, а лишь с уверенностью, что неприятель достигнет своей цели ценою чрезвычайных потерь и, таким образом, неизбежная гибель русского флота будет славным эпизодом войны и причинит германскому флоту серьезный урон.

Личный состав верил в доблесть Командующего флотом Н. О. Эссена и не сомневался, что, именно по такому пути он поведет флот в предстоявшем сражении.

Далее однако, порыв русского флота не нашел применения, ибо противник не предпринял нападения, и, перед русским командованием, можно сказать—внезапно открылись какие-то неясные перспективы длительной борьбы.

Русское командование не было подготовлено к такому неопределенному образу действий противника—и при этой новой конъюктуре и «пассивности противника» флот остался без плана кампании.

Но русское командование учитывало, в полной мере, переменившуюся обстановку и лихорадочно приступило к выработке нового плана, представленного 18 сентября (1 окт.) и носившего название «Изменение основного плана операций морских сил Балтийского моря», документ, на котором лежала печать активного духа адмирала Эссена.

Но, и до выработки этого плана, до его представления в Ставку и запрета последней провести его в жизнь,—необходимо отметить активность русских морских сил, всегда державших в завесе свои крейсера и не отстаивавшихся в своих базах при появлении неприятеля, но всегда шедших на встречу—несмотря на неоднократно повторявшиеся запреты ставки, дошедшей до того, что телеграммы такого «сдерживающего» содержания стали посылаться «с обратной роспиской» (при демонстрации высадки немцев на Курлянд побережье 11/24 сент.).

Правда, встречи противника в море были фатально редки, не всегда удачны, (перестрелки крейсеров 5/18 и 14/27 августа), что объясняется несовершенством первых попыток изучения противника по учету его радио переговоров [1]) недостаточностью и неуверенностью в достоверности сведений, получаемых от тайной агентуры, а также отсутствием судовой (за нехватом быстроходных разведчиков) и крайним несовершенством, на первых шагах, воздушной разведки [2]).

Но и при этих обстоятельствах, флот противника оказался вынужденным, уже через месяц после начала войны, начать считаться с нашей морской силой, что явствует из демонстрации его 24 авг. (6 сент.) и 11/24 сент.

За этот период следует отметить, что русское командование, увидев что центр. позиция остается нетронутой, начинает проявлять лихорадочную деятельность в выносе вперед передовой позиции, для которой неприятель сам ставит первое звено (заграждение в квадрате 39).

Морское командование начинает укреплять Моонзунд и Гангэ, с целью получения контроля, а впоследствии и развития операции в Рижском и Ботническом заливах—предприятия успешно доведенного до конца.

К этому времени приморский фронт Ревеля представляется в следующем виде [3]):

а) Нарген — на севере земляная батарея с бетонными погребами 4 — 8″/45 вполне готова; на восточном берегу совершенно готовая настоящая бетонная батарея на шесть орудий, поставлено на ней 4—120 мм./50; у батареи стоит 75 мм. прожектор; на юге совершенно готовая бетонная батарея на 4—6″/45; у батареи стоит 200 см. прожектор; на западе—земляная батарея с бетонными основаниями и погребами на 5—8″/45; батарея готова вполне. На севере заканчивается установка 110 см. прожектора.

б) Вульф—земляная батарея на 4—75 мм. пушки, батарея готова, постановлен 90 см. прожектор.

в) Вимс—земляная батарея на 4—120 мм./50; эта батарея готова, параллельно рядом строится настоящая бетонная батарея, которая скоро должна была быть готовой; после чего

---

[1]) Удачный бой 19 июня 1915 г.—показал, как это новое дело было блестяще развито за несколько месяцев войны.

[2]) Дела за которые флот взялся лишь не задолго до войны и сумел в очень короткое время поставить на надлежащую высоту—к компании 1915 г.—благодаря энергии руководителей этого нового дела Кап. 1-го ранга Дудорова и его помощников.

[3]) Д. 7015, стр. 27.

пушки должны были на нее переставить с первой; у батарей поставлен 210 см. прожектор.

г) Какомяги—бетонная настоящая батарея почти готова, шла отделка, но пушки 4—120 мм./50 уже стояли и могли действовать.

д) Суроп—земляная батарея на 4—75 мм.; готова, у батареи стоял прожектор в 110 см.

е) Макилото—поставлено на бетонных основаниях, за естественным каменным бруствером 4—8″/45, бруствер прикрыт землей и замаскирован.

ж) Лонгэрн 4 — 6″/45 на старых местах за земляными закрытиями; пушки предполагалось переставлять на надлежащие места, по их готовности.

з) Хестэ-бюссе 4—6″/45; пушки стояли на старых местах, но настоящая батарея была в работе и в ближайшее время пушки предполагались перенести; бетонные погреба на ней были готовы.

и) Миллиландет—4—6″/45; пушки на временных местах, за земляными закрытиями, погреба бетонные были готовы.

к) Вормс (в Моонзунде, северный вход): поставлены и могли действовать 4—6″/45 и 4—75 мм. и 90 см. прожектор.

л) Вердер — поставлены и могли действовать 4—6″/45 и 90 см. прожектор.

м) Шильдау—поставлены и могли действовать 4—75 мм. пушки.

Параллельно с этим велись переговоры за границей, в Америке и Англии, чтобы купить там пушки, пока 14—9,2″/50′ с боевым комплектом по 80 фугасных выстрелов на орудие, доставка коих в России расчитывалась в 2 месяца. Эти пушки предназначались (и были использованы впоследствии) для Гангэ, Моонзунда и Ревеля [1]).

В первую очередь, Ком. флотом предполагал оборудовать батарею у Руссарэ (Гангэ), место являвшееся ключем всех шхерных фарватеров, ведших из Ботнического залива в Финский залив.

Сухопутный фронт Ревеля, в пределах избранной Главнокомандующим временной «полудолговременной позиции, был готов.

Ревельский фронт—подчиненный морскому командованию, имел достаточно [2]) войск, позиций, но было мало пушек (в крепостной артиллерии было всего 4—42″ орудий и 50

---

[1]) На эти пушки претендовало и Черное море Д. 7015 стр. 27/б.
[2]) К середине сентября 1914 г.

пулеметов, да ожидалось прибытие к этому времени 8—3″ противоштурмовых. Первые 6″ гаубицы должны были быть готовыми в декабре—январе). При полевых войсках была бригада в 43 полевых орудий.

В Свеаборге вынесены новые батареи на

Стура Миэлэ IV—10″/45
и IV— 6″/45
и Передовом VI—11″
VI—75мм. (морских).

и предположены к установке на

о-ве Торра Миэлэ IV— 6″/45

В это время продолжались лихорадочно начатые еще до войны, по инициативе Ком. флотом, работы по расширению Густавсверта (главного входа на внутренний Свеаборгский рейд)—успешное окончание которых позволило уже в 1915-м году бригаде дреднаутов без буксиров, входить на вышеупомянутый рейд, где эскадра была вполне обезпечена от атак подлодок.

До окончания работ эскадра стояла на наружном Свеаборгском рейде (10 мест по диспозиции), протраленном и расчищенном еще до войны, по приказанию Ком. флотом.

С сухого пути велись работы, в этот период, по сознанию так называемой Фридрихсбергской крепости [1]).

У Лапвика, базы дежурной бригады крейсеров, подготовлена была позиция полевого типа на полк с артиллерией. Этой позиции могла помогать 6″ батарея с о-ва Миллаландет.

Выборг и Биорке были к этому времени вполне готовыми и на рейде последнего постоянно находились в готовности, для постановки заграждения, в случае прорыва неприятелем центральной позиции, загр. «Волга» и 2 моторных бота [2]).

---

[1]) Д. 7015. стр. 28.

[2]) В Кронштадте тем временем кипела работа на первом нашем дреднауте «Севастополь», торопили окончание его боевой готовности.

3/16 сент. на 18 буксирах (спереди 7, сзади 6 буксиров). Дреднаут перешел от завода в Кронштадт, совершив весь поход в 5 часов (с 9—14 час.) Морской Министр ген.-ад. адм. Григорович лично сопровождал корабль на яхте «Нева».

4/17 сент. первый раз пробили проверку боевого расписания.

9/22 сент. корабль выходит в море на пробу машин и уничтожение девиации.

Ночевали на большем рейде, пробив отражение минной атаки.

10/23 сент. «Севастополь» выходил в море на предварительную пробу машин. Дали свободно 20 с лишним узлов.

11/24 сент. «Севастополь» вышел в море на пробу артиллерии.

В 14 час. был произведен первый выстрел 12″ артиллерии (всего сделано из II бат. 4 выстрела).

12/25 продолжались испытания артиллерии, сперва одиночными выстрелами, потом залпами по 2 и по 3 орудия, попутно испытывали и 120 м/март.

В итоге всех мероприятий, уже к середине сентября [1]), Командование флотом, благодаря оборудованию Моонзунда, получило возможность перевести туда 1-ю мин. див., откуда она успешно могла развить свои операции в Рижском заливе и Ирбенском проливе с прилегающим водным пространством. Наличие вновь устроенной передовой позиции сделало то, что неприятель более не пытается проникнуть к востоку от меридиана Дагерорта, не ходит в Рижский залив, и в море у наших Курляндских берегов не задерживается на ночь, а обязательно отходит в море, что при уменьшающимся дне будет давать ему все меньше и меньше времени для стратегического озорства, вроде разрушения маяков, чем до сих пор он собственно и занимался.

Первый период военных действий закончился 26 сент./9 окт. и к этому времени [2]) флот оставался в полном порядке и отлично нес свою трудную, малозаметную службу, в которой особенно тяжело приходилось крейсерским бригадам и миноносцам, на которых лежала вся дозорная и разведочная служба—в осенней обстановке, когда штормы через день, а в устье носились германские мины, сорванные со своих якорей.

Настроение во флоте было прекрасное, но скучали и рвались в дело, и Командующему приходится всячески занимать личный состав, чтобы поддержать его на той высоте, на которой он находился в то время.

результаты прекрасные и опасения в недостаточности крепости башни оказались неосновательными.

13/26 корабль ввели в гавань для приемок и окончания неотложных работ, главным образом по оборудованию погребов.

С 19 сент./2 окт. (по 26 сент./9 окт.) принимали боевой запас (по 300 снарядов и 600 полузар. на башню) и практических (30 ядер).

21 сент./4 окт. в Кронштадт прибыл 2-й дреднаут «Гангут», начавший испытание.

26 сент./9 окт. после полудня на «Севастополе» получена телеграмма от Ком. флотом с приказанием начать стрельбы, на что давалось 10 дней (6 дней на тренировку и организацию и 4 дня на самые стрельбы).

Нач. бригады К.-Адм. Максимов приказал приготовиться к походу на следующий день обоим кораблям и с рассветом 27 впервые в кильватерной колонне вышли в море 2 первых русских дреднаута «Севастополь» и «Гангут (первый на пробу машин, второй артиллерии). С этого числа (ознаменовавшегося первой атакой нашего флота подлодкой—полубригада базируется на Биоркский рейд, где вдали от посторонних наблюдений, производятся спешное обучение и стрельбы вступающих в строй кораблей. (Дн. Е. В. 3/4).

[1]) Стаыв Н—ка В. М. Упр. при Штабе Главнокомандующего VI армией—В. М. Альтфатера от II/IX № а/7 Д. 7015, отр. 29/б.

[2]) Из переписки с Н—ком В. М. Упр. при Главнок. VI армией.

Период переходный к позиционной борьбе. 27 Сент. (10 Окт.)—16 Окт. (29 Окт.) 1914 года [1]).

1. Первая атака неприятельской подводной лодкой К-ра «Адмирал Макаров» 27 Сент. (10 Окт.) 14 года.

В конце сентября 1914 года флот продолжал нести свою малозаметную, но трудную службу, охраняя устье Финского залива, охраняя подступы к столице. Осенние штормы, плавающие мины, сорванные в свежие погоды с якорей и носящиеся в устье залива, однообразие повседневных дозоров и безконечного «ожидания»—делали службу особо тяжелой. В такой обстановке работы нашего флота 27 сент. (10 окт.) выплыл новый фактор борьбы на море—«подводная угроза лодок».

27 Сент. (10 окт.) обстановка на море была нижеследующая: бригада линейных кораблей в море по восточную часть центральной позиции с целью практики в стрельбах и эволюциях; в дозоре «Баян» и «Паллада» на меридиане Оденсхольма; Командующий флотом на «Рюрике» в Ревеле, где с нетерпением ожидает флаг капитана по оперативной части, командированного в ставку с планом активных операций. В море у В. Дагерорта находятся наши подводные лодки «Акула» и «Аллигатор». Обе они накануне потерпели аварию—коснулись мели, причем «Акула», скоро снялась своими средствами; «Аллигатора» же пытались ночью безуспешно снять наши миноносцы и лишь утром в 10 час. 30 м. канонерская лодка «Храбрый» сняла его с мели [2]) с поврежденным валом.

Наиболее существенным из последних донесений о неприятеле были агентурные сведения о выходе 4-х подводных лодок 17/30 сен. из Данцига на север.

Считая возможным их появление у устья Финского залива в районе дозорной службы наших крейсеров, Ком. флотом

---

[1]) В настоящей работе использованы следующие документы Морискома (в скобках поставлены условные обозначения).

1) Перечень военных действий на Балтийском море за 1914 г.
2) Дневник флаг. рад. оф. Шт. К-го Балтийским флотом за 1914 г. К. 2 р. И. И. Ренгартена (Дн. ИИР).
3) Журнал донесений постов и проч. т. I собр. ст. лейт. К. Ф. Престиным. Дело 8431 (Д. 8431).
4) Донесения Комфлотом за 1914 г. Дело 7014 (Д. 7014).
5) Таблица позывных 1914 г. Дело 12867 (Д. 12867).
6) Карта квадратов 1913-14 г.г. Дело 12565 (Д. 12565).
7) Операции крейсеров за 1914 г. Дело 12601 (Д. 12601).
8) Агентурные сведения Мор. Ген. Штаба. Дело 12613 (Д. 12613).

[2]) Д. 12601 стр. 59.

предупредил об этом Н-ков 1 и 2 бригады крейсеров, 1 и 2 минных дивизий и приказал крейсерам ходить в дозоре большим ходом и переменными курсами, а кроме того каждому крейсеру в дозоре придал по миноносцу для охраны от подводных лодок [1]).

С начала войны крейсера вообще несли дежурство в дозоре по бригадно (одна на отдыхе и ремонте в Ревеле, другая— на позиции). Дежурная бригада в свою очередь высылала в крейсерство посменно полубригаду (2 крейсера), причем «свободная» полубригада находилась в ближайшем пункте операционной базы (Лапвик или Эре), в готовности к немедленному выходу в море для своевременной поддержки крейсерующих кораблей.

Последние, находясь в море, имели артиллерию в готовности, соответственно П. А. С'ам (Правилам артиллерийской службы), и дежурные смены прислуги у орудий; дежурные наводчики имели наблюдение за горизонтом в пределах своих секторов.

Теперь, согласно новому приказанию Ком. флотом, Начальники бригад требовали себе охранные миноносцы и Начальники минных дивизии их высылали в порядке очередных нарядов Миноносцы в охране имели орудия заряженными, находясь в постоянном состоянии готовности к немедленной контр атаке подводной лодки артиллерией или тараном. Походным ордером дозорной полубригады была кильватерная колонна с интервалами в 7 каб.; головной крейсер на крамбалах (справа и слева градусах в 30 от носа) имел по охранному миноносцу.

Но до 27 сент. (10 окт.) признаков подлодок в заливе не было и Н-к I бригады крейсеров в рапорте своем от 30 сент. (13 окт.) за № 137 [2]) высказывает предположение, что неприятельские лодки часть этого времени (с 17) 30 сент.— 27 сент. (10 окт.), потратили на изучение наших курсов и собирание сведений о наших базах.

27 сент. (10 окт.) полубригада, в составе крейсеров «Громобой» (флаг Н-ка I бригады) и «Адмирал Макаров», в 7 ч. снялась с якоря для следования на меридиан В. Дагерорта на поддержку крейсеров «Баяна» и «Паллады» и в прикрытие снятия с мели подлодки «Аллигатор» [3]), так как ожидалось появление неприятельских крейсеров [4]).

---

[1]) Д. 7014 стр. 51. [2]) Д. 12601 стр. 526. [3]) Д. 12601 стр. 59.
[4]) Д. 7014 стр. 49.

Пройдя траверз банки «Аякс», Начальник бригады изменил курс на WSW.

В это время была усмотрена к S от входа парусная шхуна, в расстоянии 40—50 каб.

Не имея приказания о пропуске шхуны, Н-к бригады крейсеров послал «Адмирала Макарова» осмотреть ее и отправить в Рогервик [1]).

Крейсер [2]) «Адмирал Макаров», во исполнение приказания, в 7 ч. 30 м. вышел из строя влево и лег на пересечку курса лайбе, шедшей на W. В 8 ч., находясь от нее в 25 каб., крейсер дал холостой выстрел, чтобы остановить лайбу; через две минуты—второй холостой, после чего она повернула к ветру и начала ложиться в дрейф, взяв курс OSO [3]).

В 8 ч. 5 м. «Адмирал Макаров» застопорил машину и, подойдя вплотную к лайбе, приказал ей немедленно итти в Балтийский порт. Получив ответ, что лайба пойдет в Балтийский порт, крейсер положил право руля и дал средний ход; через полминуты дал полный ход 17 узлов и положил право на борт.

В 8 ч. 10 м., в то время, как крейсер находился на 203° от банки Аякс в $11^1/_2$ милях, и катился вправо, на левом его крамболе была замечена струя от мины; мина прошла под носом крейсера в расстоянии одного кабельтова, вслед за ней прошла вторая в расстоянии $^1/_4$ каб. и третья под кормой в $^1/_2$ каб. Мины шли большим ходом на NW.

В 8 ч. 15 м. крейсер уже лег на NW и полным ходом пошел от подводной лодки на присоединение к «Громобою».

В 8 ч. 20 м., заметив, что лайба снова легла на W, крейсер дал два боевых выстрела, с промежутком между ними, под нос из 75 мм. орудий [4]). (См. карту).

Соединившись, оба крейсера держались некоторое время в море, ходя переменными курсами, ожидая подхода миноносцев.

По подходе миноносцев Н-к бригады указал им на предполагаемое место лодки и на две лавировавшие лайбы. Здес следует отметить безрезультатную попытку неприятельских судов помешать нашим радиопереговорам, заметно оживившимся после атаки «Адмирала Макарова».

---

[1]) Д. 12601 стр. 59. [2]) Д. 12601 стр. 54.

[3]) См. прилагаемую карту с курсами крейсеров, 27, 28/IX—14 г.

[4]) Нет документальных данных, дошла ли лайба до Балтийского порта и как с ней было поступлено.

Неприятельскими судами, местонахождение коих радиопеленгатор на Кильконде указывает по румбу NW 45—была послана большая радио, подписанная позывными нашей радиостанции «Ревель». Она была составлена из буквенных сочетаний, принятых у нас способов. При ближайшем исследовании выяснилось, что набор сочетаний смысла не имеет—просто повторение принятых в разное время знаков. Эта попытка помешать не удалась и не нарушила нашей радиосвязи [1]).

Получив известие о снятии с мели «Аллигатора», полубригада («Громобой» и «Адмирал Макаров») возвратилась на Лапвикский рейд [2]).

Миноносцы осветили весь водный район при входе в залив, но не заметили никаких признаков присутствия подлодок [3]).

Начальник бригады крейсеров доносит, что видел некоторое время спустя после атаки, около неприятельского заграждения в квадрате № 39, взрыв [4]).

Этот же взрыв усмотрен и с поста Ганге (9 ч. 40 м.) [5]).

Так как никаких судов около заграждения не было видно, то Командование флотом имело основание предполагать, что неприятельская подлодка, отступая перед нашими миноносцами в море, попала на заграждение. Если добавить, что в течение 27 и 28 сентября два неприятельские крейсера упорно и безуспешно кого то вызывали по радио, то высказанное предположение получает уже значительную долю вероятия [6]).

Грозное предупреждение, коим явилась в этот день неудачная атака крейсера «Адмирал Макаров», не имело других последствий. Наши посты лишь отметили, что пустынные, за последние дни, наши воды вновь забороздили неприятельские корабли. Так одна группа из одного двухтрубного крейсера и двух транспортов усматривается около 15 ч. 15 м. на N W 60 в 15 милях от Виндавы. Суда идут в северном направлении [7]).

Около 16 ч. 10 м. другой крейсер типа «Аркона» виден с Бакгофена; крейсер скрывается из пределов видимости последнего на N W 28 курсом N [8]).

Но эти суда остаются пассивными и с сумерками жизнь в заливе замирает.

---

[1]) Дн. ИИР. [2]) Д. 12601 стр. 59. [3]) Д. 7014 стр. 49.
[4]) Д. 12601 стр. 52. [5]) Д. 7014 стр. 50. [6]) Д. 7014 стр. 52.
[7]) Д. 8431 стр. 55 т. 3438 и 3439. [8]) Д. 8431 стр. 55 т. 45.

2. Гибель крейсера «Паллада» 28 сент. (11 окт.) 1914 г. и моральные последствия этой потери.

1-я бригада крейсеров кончила свое дежурство и ей на смену в 6 ч. 30 м. 28 сент. (11 окт.) с Ревельского рейда вышла вторая бригада крейсеров в составе «Россия», «Аврора», «Богатырь» и «Олег» [1]).

В 8 ч. 30 м. «Богатырь» и «Олег» отделились и пошли в Лапвик, где и сменили (в 11 ч. утра) крейсера «Адмирал Макаров» и «Громобой» [2]).

Крейсера «Россия» и «Аврора» продолжали свой путь к устью Финского залива и в 10 ч. 15 м. впереди по курсу были усмотрены крейсера «Баян» и «Паллада», с охранявшими их миноносцами «Мощный» и «Стройный».

Крейсера «Баян» и «Паллада» в 11 ч. 11 м., находясь в 59° 36½′ с. ш., и 22° 21′ в. д. по сигналу с последнего— легли на курс Ost и пошли навстречу сменившим крейсерам, доведя ход до 16 узлов [3]).

В 11 ч. 35 м. крейсера «Россия» и «Аврора» разошлись контракурсами с «Палладой» и «Баяном».

На «Палладе» был поднят сигнал: «Миноносцам итти к крейсеру «Россия».

«Россия» отпустила крейсер «Аврору» на рейд Севастополь и приказала последнему вызвать себе для охраны с рейда миноносец, а сама с «Мощным» и «Стройным» легла на истинный курс 220 для следования в квадрат 54 (на широте маяка Пакерорт к северу от Дагерорта).

В 12 ч. 5 м. на горизонте—милях в 20 показались дымы, и крейсер «Россия», определив, что это неприятельские крейсера,—вызвал на поддержку «Аврору», «Богатырь» и «Олег».

В это время можно было опознать в неприятеле—крейсер «Принц Адальберт», так как его три трубы и большие марсы отлично были видны.

Неприятельский крейсер держался от «России» в расстоянии 140 каб. и шел параллельным ему курсом, но когда «Россия» повернула на него, то неприятель немедленно лег на W и начал удаляться с явным намерением его заманить за собой. Действительно вскоре преследовавший неприятеля крейсер «Россия» увидел на горизонте еще два дыма [4]).

---

[1]) Д. 12601 стр. 62. [2]) Д. 12601 стр. 60. [3]) Д. 12601 стр. 59/Б.
[4]) Д. 12601 стр. 62/б

Так слагалась обстановка в устье залива, когда в 12 ч. 14 м. пополудни возвращавшийся с дозора, отпустив охранные миноносцы, крейсер «Паллада» был взорван. Были слышны 2 или 3 взрыва. Весь крейсер сразу был объят огнем и дымом. Дым закрыл огонь и весь крейсер с мачтами. По определению крейсера «Аврора», сделанному по сравнению с высотой маяка Бенгшер, высота столба воды, пара и дыма достигала 3.000 футов [1]).

Крейсер «Баян», шедший в кильватер «Палладе» в расстоянии 7 кабельтовых (59°—36′ с. ш. и 22° 46′ в. д.) в момент взрыва застопорил машину, а через минуту командир дал полный ход назад, чтобы остановить крейсер, шедший 16 узловым ходом. (См. карту).

Когда дым рассеялся, «Баян» был от места взрыва в $1^1/_2$—2 кабельтовых [2]). На поверхности ничего не было видно [3]). Очевидно взрыв неприятельских мин Уайтхеда вызвал детонацию погребов и взрыв паровых котлов, уничтоживших крейсер с ужасающей быстротой ($1^1/_2$—2 минуты). Через 10 минут после взрыва в 12 ч. 24 м. на правой раковине «Баян» увидел перископ подводной лодки или его след. Командир дал полный ход вперед, лег на курс NO истинный и привел предполагаемое место лодки за корму.

Одновременно крейсер открыл огонь по струе правым бортом из всех орудий 8″, 6″ и 75 м. м. [4]).

В 12 ч. 41 м. (находясь в 59° $41^1/_2$ м. с. ш. и 22° 54′ в. д.,—«Баян» лег на курс Ost. Через 10 минут к цему подошел миноносец «Резвый», который был послан командиром «Баяна» к месту гибели «Паллады».

---

[1]) Д. 12601 стр. 62.

[2]) Д. 12601 стр. 60.

[3]) Взрыв «Паллады» и водяной столб был усмотрен с разных мест: так крейсер «Россия» доносит:

. . . . . в квадрате 40 на 54° в расстоянии от нас 18—20 м. заметили большой столб воды и пара, который продержался несколько минут. . . . (Д. 12601, стр. 62).

Нач. 1-й бригады крейсеров доносит:

. . . . . в 12 ч. 15 м. по пеленгу SW 71 в антретном расстоянии 15—20 миль видел высокий столб белого газа, державшийся в воздухе 3—4 минуты. Шедшему в это время на соединение со мной миноносцу «Новик»—приказал итти к месту взрыва.

Предполагая причину взрыва в подводных лодках, не считал возможным рисковать крейсерами и продолжал итти в Ревель (Д. 12601 стр. 59/б).

Взрыв был также усмотрен и с наблюдательных постов В. Дагерорта (на NO 22 в 30 милях см. Д. 8431 стр. 56 т. 1131) и Оденсхольм (на NW 45 в 25 милях см. Д. 8431 стр. 56 т. 1765).

[4]) В последствии стало известно, что «Паллада» была утоплена лодкой U 26, благополучно вернувшейся в свою базу. Весь личный состав был награжден за атаку железными крестами.

В 13 ч. 5 м. к «Баяну» подошел «Новик» по распоряжению Начальника 1-й бригады крейсеров и конвоировал первый до 14 ч. 15 м., когда получил приказание от «Баяна» следовать по назначению. «Баян» же пошел дальше в Ревель [1]).

В 16 ч. 40 м. крейсер «Новик» донес, что обошел место гибели «Паллады», опросил миноносцы № 216, 219 и «Резвый». Люди не спасены.

Те же неутешительные сведения дает и «Резвый» в 16 ч. 55 м.—«На месте взрыва», доносит он, «людей не нашел. Плавают мелкие осколки [2]). Это все, что осталось от крейсера, экипаж которого насчитывал 25 офицеров и 572 человека команды [3]) [4]).

Немедленно крейсера по радио были отозваны из дозора и заменены миноносцами. На последние с этого времени была возложена вся дозорная служба.

Крейсера «Россия» с присоединившейся «Авророй» бросили преследование неприятельских крейсеров в устье залива и, получив приказание итти на рейд Севастополь (Эре) или Лапвик, пошли в первое из указанных мест стоянки.

Крейсера «Богатырь» и «Олег», шедшие на поддержку в устье залива, были возвращены Начальником бригады на рейд Лапвик.

Крейсера 1-й бригады, сменившиеся с дозора, как было указано выше, к вечеру сосредоточились на Ревельском рейде [5]).

Еще накануне, под впечатлением атаки «Адмирала Макарова», командование флотом приказало вернувшейся с моря бригаде линейных кораблей войти на внутренний Свеаборгский рейд; вход был совершен кораблями вполне самостоятельно через извилистый и крайне узкий Лонгернский пролив, представляющий большие навигационные трудности для больших кораблей [6]).

---

[1]) При возвращении в Ревель крейсер «Баян» видел в 59° 35′ с. ш. и 24° 2′ в. д. на меридиане Пакерорта всплывшую бронзовую мину Уайтхеда, шедшую малым ходом. Это обстоятельство позволило сделать заключение Н-ку 1 бр. крейсеров, что в устье залива на позициях было, по крайней мере, 2 неприятельских подв. лодки (одна утопившая «Палладу», а вторая безуспешно атаковавшая «Баян»). (Д. 8431 стр. 59 т. 1127).

[2]) Д. 8431 стр. 58 т. № 70 и 201.

[3]) Д. 7014 стр. 50/а.

[4]) Ком. флотом полагает, что гибель всего личного состава можно объяснить тем, что во время взрыва после полдня команда находилась в палубах, так как было время обеда и наверху были только стоящие на вахте, почему все и погибли, не успев выйти на верх. (Д. 7014 стр. 50).

[5]) Д. 12601 стр. 62/б.

[6]) Дн. И. И. Р.

Таким образом Командование флотом, предохраняя корабли от бесцельной гибели, стянуло их к базам до введения в жизнь новых средств борьбы с подводным врагом. Таковые меры носили вначале оборонительный характер защиты подступов к базам, но вскоре Командование флотом и личный состав, на ряду с материальными изобретениями, усвоили спокойный, не преувеличивающий опасности, взгляд на самый факт угрозы от подводных атак, столь сильно переоцененный первое время как в нашем флоте, так и в иностранных.

Последующие годы войны действительно показали что урон, нанесенный действующим флотам подводными лодками был ничтожен.

Тем временем водное пространство в устье Финского залива усиленно посещалось неприятельскими кораблями демонстрировавшими для вызова в море наших больших кораблей в целях атаки их подводными лодками.

Неприятельские крейсера показывались и маневрировали в пределах видимости наших постов.

В и Н. Дагерорты. Виндава шлют соответствующие донесения [1]). Командующий флотом, не имея возможности *в условиях момента* выслать в море крупные корабли навстречу неприятелю, выслал подводные лодки «Кайман» и «Дракон», но последним, за дальностью и невыгодными для атаки нашими лодками курсами неприятеля, малой скоростью наших лодок и малой дальностью мин старых образцов, не удалось приблизиться на дистанцию менее 70 каб. и атака не могла состояться [2]), так как лодки не могли занять необходимые для атаки позиции (по курсу неприятеля) и довести дистанцию до возможной для минного выстрела величины.

Столь же безрезультатны оказались и поиски миноносцев обоих дивизий, высланных в устье залива для уничтожения неприятельских подлодок.

Так закончился этот роковой для флота день, давший личному составу остро почувствовать, что в войну на море внесен *новый* фактор [3]).

---

[1]) Д. 8431, стр. 56, 57 и 58. [2]) Дн. ИИР.

[3]) Что это фактор оказался новым и мало исследованным не только для русского флота, но также и для германского указывает свидетельство германского Командующего флотом адм. Шеера (см. ст. П. В. Гельмерсена) и тот факт, что германское командование отставило план атаки и бомбардировки Либавы лишь из-за присутствия 2-х английских лодок в этом районе. Это обстоятельство наглядно показывает, что и *Германское командование в описываемую эпоху не имело реальных средств борьбы с подводными лодками.*

Для командования флотом этот день был вдвойне тягостен. Утром из ставки вернулся флаг-капитан Штаба, ездивший планом активных операций Балтфлота.

Он застал в ставке государя и получил исчерпывающий ответ на просьбу командования о разрешении активных действий. Последние признавались преждевременными; было указано, что еще до зимы, вероятно, на долю флота выпадет тяжелое и ответственное поручение и что флоту надлежит беречь свои силы. Главнокомандующий при этом сказал, что дредноуты, достраивающиеся и имеющие в течение ближайших месяцев присоединиться к флоту, останутся и тогда в непосредственном распоряжении государя, который, когда придет время, разрешит взять их для операции.

3. Неприятельские подводные лодки продолжают оставаться в устье Финского залива 29 сент. (12 окт.)—3 октября (16 окт.) 1914 г. Недостаток прежних методов охраны от подводных лодок. Влияние избранных для дозорных судов баз Лапвик Эре на успешность атак флота подлодками. Мероприятия командования флотом по охране подступов к оперативным базам. Поиски неприятельских подлодок.

С утра 29 сентября (12 окт.) продолжались безуспешные поиски неприятельских подводных лодок, в устье залива, нашими миноносцами.

В течение всего дня неприятельские крейсера держались в устье залива, вероятно, обеспечивая операции лодок с одной стороны, и—с другой, вызывая в море наши дозоры, не упускавшие раньше случая погоняться за неприятелем.

Для большого впечатления 2 неприятельских крейсера даже бомбардировали маяк Логшер (в 6 ч. 45 м.) [1]).

Но командование флотом не рисковало выслать в море наши силы, чтобы отжать неприятеля и ограничились высылкой, как и накануне, двух наших лодок «Кайман» и «Дракон».

В 11 ч. 15 м. утра в центре квадрата 61 (на широте бывшего маяка Некмангрунд в 12 милях к W от последнего) «Дракон» увидел неприятельский крейсер по пеленгу SW 52,

---

[1]) Д. 8431, стр. 59, т. 4501.

шедшим большим ходом по курсу SW 60. Дистанция была 80 каб. «Дракону» удалось сблизиться на расстоянии 70 каб., но в 11 ч. 45 м. неприятельский крейсер скрылся на W из пределов видимости нашей подводной лодки [1]).

Столь же безуспешна была встреча «Каймана» в квадрате 89 (на широте Оденсхольма и на SO от Богшера, в 20 милях от последнего) с неприятельским трехтрубным крейсером. «Кайману» удалось подойти на 60 каб., но неприятельский крейсер ушел на SW 45 и атака не удалась [2]).

В 22 ч. Н-к службы связи доносит Командующему флотом, что в течение двух последних дней два неприятельских корабля упорно держатся в квадратах 71—80 (на широте Оденсхольма и к S от Утэ) и на ночь уходят на SW [3]).

Возможно, что это были матки подлодок вышедших вместе с 4 лодками на север из Данцига, про которые доносили агентурные источники, упомянутые в телеграм. Нач. Морского Генерального Штаба 28/IX за № 1791 [4]).

30 сент (13 окт.) неприятельская подводная лодка была усмотрена в наших водах впервые в надводном состоянии. Эта была U 23, опознанная нашей лодкой «Дракон» на NW от мыса С. Ристна (западная оконечность о-ва Даго). Лодка не приняла боя и уклонилась от атаки, скрывшись по воду [5]). Второе, менее достоверное, донесение о неприятельской подводной лодке Командование флотом имело от поста на В. Дагерорте, наблюдавшего в 16 час. перископ и трубу отработанного газа подводной лодки, (лодка шла под водой под двигателем внутреннего сгорания) [6]).

С утра в этот день (30/IX) начало сильно свежеть и миноносцам, которые со дня гибели «Паллады» сменили в дозоре наши крейсера [7]), приходилось очень тяжело.

Наши посты и дозоры не видят неприятельских кораблей, но отмечают усиленное радиотелеграфирование неприятеля. Особенно крупную работу наша служба связи отмечает с одного из кораблей, находившихся на NW 45, от Фильзанда. Он давал все время свои позывные (Н. К.) и тщетно звал кого то.

Служба связи отмечает, что этот же корабль работал и накануне, и если тогда у него повидимому была связь, то

---

[1]) Д. 8431, стр. 59, стр. 31. [2]) Д. 8431, стр. 59, т. 4.
[3]) Д. 8431, стр. 59, т. 1368. [4]) Д. ИИР. [5]) Д. 7014, стр. 53.
[6]) Дн. ИИР. [7]) Д. 7014, стр. 54.

в этот день определенно ее не было [1]). Это наводило на предположение, что это была матка лодок дававшая им свое место.

Под вечер удалось разобрать радио германского крейсера «Аугсбург».

Он показывал место миноносцам под зюйдовым берегом полуострова Ристна.

Тотчас же было приказано группе наших миноносцев с рассветом 1 (14) быть на этом месте, для возможной атаки.

Нельзя впрочем было определить точно, шла ли речь о подводной лодке или о миноносце [2]). В этот день, еще яснее, чем накануне, начинает определяться, что катастрофа с «Палладой» влечет за собой [3]) настоятельную необходимость полного пересмотра существовавших приемов войны на море.

Реальных средств борьбы с подводными лодками не оказалось.

Наш флот, равно как и все другие флоты воюющих держав, с обоих сторон, оказался неподготовленным к борьбе с этим серьезным врагом, подлинное значение которого до той поры недоучитывалось.

Единственной мерой, которую наш флот мог применить, дабы обезпечить себя от атак неприятельских подводных лодок в тогдашних условиях, это ходить большим ходом, переменными курсами и иметь с собой охранные миноносцы. Но эти меры в условиях плавания в наших водах являлись малодействительными и Нач. 1-й бригады крейсеров мотивирует это следующими соображениями [4]):

1) С миноносца, да еще во время качки—гораздо труднее заметить перископ, чем с мостика большого корабля.

Даже открытый случайно перископ не гарантирует от атаки лодки, так как будет уже поздно.

Неоднократные маневры эскадры с подводными лодками достаточно показали, насколько охрана миноносцев бессильна.

2) Как бы крейсера не меняли курс и ход, все же к вечеру они должны, идя к базе, приходить в известную точку и итти неизменным курсом по створу, что до нельзя облегчает задачу подводных лодок.

В этом смысле избранные базы прямо таки опасны, не говоря о том, что ночью перед нами очень легко бросить 4—6 мин заграждения поперек створа.

---

[1]) Д. 8431, стр. 59, д. 822. [2]) Дн. ИИР. [3]) ДИР. ИИР.
[4]) Р-т Нач. 1-й бригады кр. от 30 сент. (13 окт.) Ревельский рейд д. 12601, стр. 52.

Кроме того база Севастополь (рейд к северу от Эре) такова, что запасный крейсер, стоя на рейде ясно виден из квадрата № 63 (каб. W от м-ка Бенгшер в 30), а в ясные дни даже из квадрата 62 (южней на 10 миль) виден его дым.

Уходить же на рейд Пипшер (еще севернее) и выходить с него возможно только при ясной погоде.

Было еще возможно пользоваться этой базой, как случайной стоянкой, то есть, не стоять каждый день. Теперь же это место известно неприятелю и он вероятно не замедлит использовать наше невыгодное положение.

«Кроме всего сказанного, при быстром наступлении значительных неприятельских сил, стоящий там крейсер будет отрезан от Финского залива и дежурного крейсера, вследствие того, что к моменту выхода в открытое море неприятель может оказаться уже к востоку от меридиана Эре».

«Таким образом ясно, что постоянная база в Эре может оказаться ловушкой для стоящего там крейсера».

«Конечно, теми же недостатками обладает и Лапвик, хотя в меньшей степени, благодаря расположению в глубине залива и близости главной базы. В тумане же и мгле обе базы лишают возможности выхода и входа».

Здесь следует отметить, что начальник 2-й бригады крейсеров проведший на рейде Севастополь с «Россией» и «Авророй» 3 дня после гибели «Паллады», дает такой же отрицательный отзыв об указанной базе [1]).

Меры, коими могли бы быть отчасти компенсированы указанные недостатки, перечислены Нач-ком бригады в нижеследующих 10 пунктах: 1) ввести правила для плавания в районе Эре-Юнгфузунд военных и лоцманских судов; 2) на последних иметь сигнальщиков; хотя бы несколько человек вооруженной команды; сигнальные книги для переговаривания с постами (тем более, что у командиров этих судов имеются створные секретные карты этого района); 3) объявить местным жителям о воспрещении плавать после захода солнца вообще, и указать известные пути, где может быть поддерживаемо сообщение между островами; 4) установить наблюдение за ближайшими телефонами, которые между прочим имеются на острове Хегсор, где в настоящее время проживают бывшие лоцмана; 5) установить охранение створных знаков, имея для этого вооруженную команду и моторный

---

[1]) Р.-т нач. 2 бр. кр. от 30 сент. (13 окт.) рейд Севастополь, д. 12601. ст. 62-б.

катер; 6) иметь кого-либо из офицеров, который бы явился комендантом данного района шхер; 7) иметь на о-ве Эре наблюдательный пост; 8) сообщить крейсерам местонахождение ближайших постов службы связи.

Без выполнения всех этих мероприятий—доносит дальше Н-к 2-й бригады:—«...пребывание на рейдах Севастополь—Пиппер является для крейсеров безусловно опасным, рейды эти в теперешнем их состоянии не могут считаться опорными пунктами, а скорей ловушками, так как стоящие здесь наши суда легко могут быть заблокированы минным заграждением, и рейды эти имеют один узкий выход в море. К этому следует еще добавить, что судно, стоящее на рейде Севастополь, отчетливо видно с моря за 18 миль и потому легко может быть обстреляно неприятелем, когда оно стоит на якоре, а следовательно будет вынуждено принять бой в самых невыгодных для себя условиях, вынужденное сниматься с якоря и разворачиваться в узком месте под неприятельским огнем» [1]).

Чтобы вывести флот из создавшегося положения необходимы были новые мероприятия, помимо чисто организационных, а ими флот в условиях того времени не располагал. Вследствие этого флот временно замер в своих базах; говорить об обеспечении плавания в зонах, угрожаемых подводными лодками, за отсутствием материальных средств не приходилось; надо было подумать, как бы обеспечить, хотя бы на рейдах, наши морские силы от нового врага и командование флотом естественно первую свою заботу направляет в этом направлении и разрабатывает план дополнительного заграждения наших вод; вместе с сим Командование флотом обращается в своем рапорте от 30 сен-

---

[1]) Следует отметить, что несмотря на неустранимые естественные невыгоды (видимость с моря стоящих на рейде судов, трудность выхода), впоследствие, с открытием стратегического фарватера, этот недостаток перестал иметь прежнюю остроту. Рейд Севастополь (Эре) явился одним из исходных пунктов нашей операционной базы, из которых происходило развертывание русских сил для крейсерских и заградительных операций, как в кампанию 1914 года, так и в последующие, ибо, с открытием стратегического фарватера, наши морские силы Балтийского моря, вплоть до дредноутов, получили возможность выхода со Свеаборгского рейда по опушке шхер, в полной безопасности от подводных лодок, проходить большими ходами (до 18 узл.) опасную, благодаря лодкам, зону Финского залива и через стратегические выходы у Эре или, пройдя дальше у Уте, выходить в Балт. море для своих операций. Истекшая кампания 14—18 гг. ни разу не заставила пожалеть об избрании этих исходных пунктов для операций. И лишь однажды (2 авг. 15 г.) на минах поставленных подводной лодкой на стратегическом фарватере у рейда Севастополь. произошла авария: взорвался и погиб заградитель «Ладога» (за несколько дней до прихода на этот рейд перед операцией—дредноутов «Севастополь» и «Гангут»).

тября (13 октября) № 21 (К. О.), к Главнокомандующему VI армией и флотом Балтийского моря с просьбой содействовать в опубликовании во всеобщее сведение следующего оповещения: [1]) «В виду появления германских подводных лодок у входа в Финский залив и постановки противником мин заграждения вблизи берегов России, Императорское Правительство доводит до всеобщего сведения, что морские власти вынуждены прибегнуть в свою очередь к широкой постановке мин заграждения, почему и следует считать опасными для мореплавания: пространства к северу от параллели 58°50′ с. ш. и к востоку от меридиана 21°0′ в. д. от Гринвича, а также вход в Рижский залив и прибрежные воды Оландского архипелага.

В виду изложенного и из нежелания подвергать риску лиц, не принимающих участия в военных действиях, вход в Финский и Рижский заливы и выходы из них с момента опубликования этого извещения считается абсолютно закрытым для всех судов».

Выпуск нейтральных коммерческих судов, оставшихся до сего времени в портах Финского и Рижского залива по решению Командующего флотом не может быть допущен ни в каком случае, так как этого требует безопасность вверенного ему флота.

Для нужд внешней торговли оставлен открытым порт Раумо в Ботническом заливе.

Для той же цели обеспечения безопасной стоянки главных сил флота в Ревеле и Гельсигфорсе от внезапной атаки подводными лодками, Командующий флотом приказал приступить к изготовлению, средствами портов, особых сетей с подрывными патронами, бонов и приспособлений для улавливания подлодок [2]).

В ближайшие же дни намечена была постановка мин заграждения инженерного ведомства в Суропском проходе [3]).

Таковы были первые мероприятия Командования Балтийским флотом по борьбе с лодками, которые не прерывали своей операции,—блокады устья Финского залива.

С утра 1 (14) октября в море было очень свежо и суда, стоявшие на внешнем Свеаборгском рейде, были вынуждены стоять под парами. На рассвете группа миноносцев 1-го

---

[1]) Дн. войны, 29 сент. (12 октября). [2]) Д. 7014, стр. 53б.
[3]) Д. 7014, стр. 53.

дивизиона ходила к Ристне, разыскивая неприятельскую подводную лодку, но никого там не обнаружила.

К вечеру стихло.

Перешедшая на отдых в Гельсингфорс 1-я бригада крейсеров в составе «Громобой», «Адм. Макаров» и «Баян» дала повод к печальным думам в среде личного состава флота: бросался в глаза горестный факт отсутствия «Паллады», сознавались недостаточность и несовершенство наших материальных средств по борьбе с подводными лодками.

Неясность и неопределенное положение русского командования в смысле плана действий на ближайшее будущее—как результат появления нового мощного фактора войны на море—подводной лодки.

2 (15) октября флот временно бездействует. Общее впечатление состояния его материальной части грустное. Миноносцы и крейсера, много плававшие за истекшие $2^1/_2$ месяца войны, устали и весьма нуждались в ремонте, пополнении запасов и переборки механизмов; линейные корабли стоят неподвижно, не видя впереди никаких ясных целей... Казалось бы надо было возложить в эти минуты все упование на подводные лодки, но и те, в силу своей конструкции, не имели достаточного района действий и годились лишь для позиционной борьбы в Финском заливе вблизи своей базы. Единственное исключение составляла «Акула» [1]).

На внешнем Свеаборгском рейде стоит один «Рюрик», под флагом Командующего флотом [2]).

Мысль о неприятельских подводных лодках серьезно тревожит отдельных морских начальников.

Так, вечером было получено донесение, что остров Макилото видел в 15 ч. 15 м., в районе Кальбодар-Грунда неприятельскую подводную лодку; [3]) и вот появился ряд вопросов о разрешении укрыть корабли в гаванях.

Адмирал правильно учел настроение и в ответ на все запросы коротко приказал всем: «оставаться на местах»

---

[1]) Разбору деятельности наших подводных лодок в минувшую войну будет посвящена особая статья и в настоящей работе отмечается лишь фактическое проявление их операций.

[2]) Вахт. журн. «Рюрика». Д. 59778.

[3]) Д. 8431, стр. 60.

Ставка запретила флоту проявлять активную деятельность и предпринимать походы к берегам неприятеля с бывшими кораблями с попыткой минами заблокировать его [1]). Задача же повседневной службы флота—дозоры и охрана центральной позиции—была поставлена в критическое положение фактом присутствия неприятельских подводных лодок. Узость охраняемых районов, стеснительные условия плавания, минные банки—все это, ставя с одной стороны в невыгоднейшие условия наши дозорные корабли, до нельзя облегчало, с другой стороны, условия для атак их подводными лодками.

Время уходило на внутренние дела, мелкие операции подготовительного характера и на бездну материальных забот. Но, в тоже время, неприятельские подводные лодки, своими появлениями настойчиво напоминали о новом грозном оружии, которому пока еще нечего противопоставить.

Так, 3/16 октября в 18 ч. 15 м. командир «Дельного» доносит, что в квадрате 40 (на S SO от Ганге в 15 милях от последнего) 5-й дивизион видел идущую на NW подводную лодку в расстоянии 2-х кабельтовых от курса, которая моментально скрылась. Обойдя все близь лежащее пространство, миноносцам не удалось найти лодки [2]).

Это впрочем было последнее донесение о неприятельских подводных лодках. После этого, видимо, они отошли в свои базы для ремонта и пополнения запасов, и на смену им в дежурство у наших берегов никто не явился.

Не видно было в наших водах и неприятельских крейсеров.

Жизнь на море у наших берегов замерла и лишь миноносцы наши держались в дозоре.

Вечером, по сведениям из Полангена, в Мемель пришло до 35 германских судов, в том числе 7 больших и несколько подводных лодок [3]).

4. Помощь Англии. Ожидание прихода английских подводных лодок. Мысль о новом плане кампании.

4/17 октября, с особым курьером, Командующий флотом получил от Мор. Ген. Штаба извещение, что 2/15 октября английские подводные лодки «Е 1.» «Е 9», и «Е 11» вышли

---

[1]) Командование было вынуждено посылать для заградительной операции миноносцы без всякой охраны благодаря чему эти операции не могли быть с самого начала организованы в крупном масштабе.

[2]) Д. 8431. стр. 60 т. 13 и 7014 стр. 53.

[3]) Д. 8431, стр. 60 т. 13 и 7014 стр. 53.

из Англии в Либаву, куда и должны были прибыть, начиная с 7-го октября [1]).

Эта помощь в столь необходимом судовом составе была крайне важна для Русскаго флота. Наши автономные подводные лодки типа «Барс» были в стадии достройки. Из остальных же—лишь «Акула» могла ходить к берегам неприятеля и таким образом эта поддержка была очень кстати и позволяла русскому командованию флотом достойным образом ответить на подобные же операции германцев.

В виду нахождения у Либавы неприятельского минного заграждения, Нач. Мор. Ген. Штаба телеграфировал в Англию о том, что лодкам предпочтительно направляться в бухту Таггелахт.

Сообразно с полученными сведениями, Ком. флотом послал в оба указанные пункта офицеров, говорящих по английски, для встречи подводных лодок и облегчения сношения с ними, а также озаботился приготовлением там всех необходимых предметов и материалов для снабжения лодок.

Кроме того, для проводки лодок вне Либавского заграждения и ввода их в аванпорт. Ком. флотом был послан в Либаву миноносец «Поражающий». В Либаве же находилась наша подводная лодка «Крокодил» [2]).

5/18 октября в Порт Имп. Ал. III прибыли посланные Ком. флотом 3 офицера а 6/19 туда же пришел миноносец «Поражающий».

При помощи портовых пароходов и моторных рыбачьих судов был обследован подход к порту, так как вблизи него в море было поставлено неприятелем минное заграждение, точное положение которого было неизвестно. В море на расстоянии 12—20 миль от порта было организовано дежурство, которые несли «Поражающий» и портовые пароходы, для встречи и проводки английских лодок в порт.

8/21 октября наконец была встречена и проведена в порт Имп. Ал. III (Либава) первая английская лодка «Е I». В этот же день 1 бригада линейных кораблей вышла в море для маневрирования (в 8 час. утра). Выходили с внутреннего Свеаборгского рейда через узкий пролив Лонгерн и вполне гладко [3]).

На следующий день к полудню пришла и вторая лодка «Е 9»

---

[1]) Д. 7014, стр. 53/0. [2]) Д. 7014, стр. 53/0. [3]) Дн. И. И. Р.

На «Е 1» состояло 4 офицера и 27 моряков, на «Е9» 3 офицера и 27 моряков.

Согласно распоряжению Английского адмиралтейства, лодки вступили под команду адмирала фон-Эссен. Лодки типа «Е» являлись одним из последних типов подводных судов того времени, обладавшими радиусом действия до 3.000 миль, совершенно автономны, мореходны и способны были нести крейсерскую службу, оставаясь по 9—10 дней в море [1]).

Лодки прошли без особых затруднений через Зунд, при чем «Е 1» встретила около мыса Аркона три германских крейсера и флотилию миноносцев. Лодка атаковала крейсер «Фюрст Бисмарк» и выпустила по нему две мины, но командир не видел результатов атаки будучи вынужденным немедленно после выпуска мин уйти на глубину, так как крейсер открыл огонь. Далее «Е 1» прошла вдоль Германского берега, заходила в Данцигскую бухту, но нигде не встретила более неприятеля.

Лодка «Е 9» прошла, не встретив на пути ни одного германского судна.

В течение 9/22-го и 10/23 октября ожидали прихода третьей лодки «Е 11», портовые пароходы продолжали нести сторожевую службу. 12-го октября лодки «Е 1», «Е 9» и «Крокодил» вышли в море, при чем «Е 1» и «Е 9» пошли в Данцигскую бухту, где оставались 3 дня. В течение этого времени был усмотрен только 1 миноносец, направлявшийся в Нейфарвассер, «Е 1» атаковала его и выпустила одну мину, но мина не попала и миноносец полным ходом ушел в гавань [2]).

«Крокодил», с конца сентября находившийся в Либаве, несколько раз выходил к Мемелю и в море, но за все выходы видел только один германский крейсер, атаковать который за дальностью не удалось.

12/25 октября Командующий флотом получил известие, что лодка «Е 11» получила повреждение в машине и вернулась в Англию.

---

[1]) Д. 7014, стр. 56.

[2]) После большого перехода лодки потребовали переборки машин и исправления небольших повреждений, почему 20 октября (2 ноября), обе лодки, совершив уже несколько выходов из Либавы к берегам Германии, сосредоточились в Лапвике, откуда с «Рындой», назначенной служить базой—маткой—английским подводным лодкам, перешли из Лапвика в Ревель Переборка машин и ремонт должны были занять время от 10 до 12 дней.

13/26 октября пароход «Вормс», нанятый для работ в порту, находясь в дежурстве в ожидании лодки «Е 11», взорвался на неприятельской мине заграждения и затонул. Погиб один вольнонаемный матрос. Команда на шлюпке высадилась на берег и была доставлена в порт на миноносце «Поражающий». К тому времени положение неприятельского заграждения, благодаря работам по тралению, выполненным средствами порта, было довольно точно определено [1]) [2]).

В ночь 15/28 октября около 2 ч. 30 м. ночи «Поражающий» видел идущую подводную лодку.

Это было первое появление лодок, отмеченное со времени первого крейсерства их в наших водах, закончившегося 3/16 октября.

Агентурные сведения того же числа уведомляют, что в Мемеле из бывших там 35 судов остались лишь 3 (типы не установлены).

К вечеру 15/28 октября Морские силы были оповещены о заграждении нами Суропского пролива минами. Входить и выходить можно было только днем по створам при хорошей видимости [3]).

16/29 октября с утра в устье Финскаго залива появились неприятельские крейсера [4]).

В 9 ч. 50 м. их впервые усматривают с В. Дагерорта на NW 72 в 30 милях.

Это были группа из 4-х кораблей, прошедших курсом NO. Затем с 11 ч 15 м.—15 ч. 30 м. один неприятельский крейсер-разведчик маневрировал в пределах видимости В. Дагерорта, крейсеруя переменными курсами то скрываясь, то вновь появляясь.

Наши дозорные миноносцы, сперва «Финн», а потом и «Доброволец», донесли, что видели в 12 ч. 15 м. неприятеля в квадрате 62 (на NW от Некмангрунда, на широте Шпитгамна [5]).

---

[1]) Д. 7014, ст. 56.

[2]) 15/28 октября Команд. флотом оповестил Морские силы об этом заграждении в следующем радио: Обнаружено неприятельское минное заграждение на румбе NW от берегового Либавского маяка в расстоянии 10—24½ миль. Направление показанной линии минного заграждения NW—SO № 3487 (Дело 8431).

[3]) Д. 8431, стр. 62 т. 3493.

[4]) За день с судов и постов получено 24 донесения о неприятеле.

[5]) Д. 8431 стр. 64.

Затем, в 13 ч. 20 м., неприятель усматривается в квадрате 72 на NW от Некмангрунда на высоте м-ка Пакерорт [1]). В 13 ч. 45 м. неприятель повернул на NW 60 и 14 ч. 20 м.; в последний раз «Доброволец» видит неприятеля в квадрате 71 (на NW от Дагерорта на широте Шпитгамна).

Неприятельские корабли не пытались атаковать наши дозоры и вообще держали себя пассивно.

Наши же подводные лодки, часть которых была переведена в Утэ, имея базой Люм в Абосских шхерах, выходили в море, но атаковать крейсера им не удалось за дальностью неприятеля и невыгодным для атаки курсам [2]).

В 17 ч. 25 м. последнее донесение за день гласит, что неприятельские корабли скрылись на NW 83 от В. Дагерорта в 32 милях [3]).

Обеспечивая безопасность от неприятельских подводных лодок наших баз, Командование флотом вечером с/числа объявило, что у Свеаборга на S от Грохары, около брандвахты поставлено заграждение. Ворота находятся на створе, обозначенном от востока белой бочкой, на западе—красной. Все корабли должны были останавливаться у брандвахты и следовать дальше лишь с ее разрешения [4]).

С этим последним распоряжением закончился второй период войны на Балтийском море и Балтийский флот, получив подкрепление в столь необходимом судовом составе (англ. подв. лодки), усиленно готовился к новым операциям. В тоже время, командование флотом было занято разработкой средств активной борьбы, как с неприятельскими подводными лодками, так и с минами заграждения которые могли разбрасывать на вероятных путях операции нашего флота,—неприятельские крейсера, заградители и подводные лодки.

Так в рапорте своем от 9 сего октября за № 23 К. О. [5]). Командование флотом доносит, что

«для обеспечения безопасности передвижения судов в море, для миноносцев, сопровождающих линейные суда, разрабатывается особый трал подрыватель подводных лодок» . . . . [6]).

---

[1]) Д. 8431 стр. 64. [2]) Д. 7014 стр. 56. [3]) Д. 8431 стр. 65 т. 1266.
[4]) Д. 7431 стр. 65 т. 3504. [5]) Д. 7014 стр. 53/б.
[6]) В последствии миноносцы были вооружены особыми гидростатическими бомбами, которыми миноносец забрасывал предполагаемое место неприятельской подводной лодки и которые могли взрываться на заданной глубине.

На заградителе «Енисей» производятся опыты с носовыми тралами, которые на ходу отводят мину от корабля и подсекают ее.

Эти тралы в первую очередь ставят на тральщиках [1]). (Впоследствии их ставили и на крейсерах и на линейных кораблях).

Командование флотом продолжало совершенствовать свои средства разведки и им был установлен радиопеленгатор на 32 румба [2]) у поста Ганге (Ганге-бю).

Вместе с усовершенствованием материальных средств для борьбы с подводным врагом, в недрах Штаба Командующего выкристализовываются мысли о новом активном плане компании.

Это был план постановки минных заграждений у берегов неприятеля в наступающий осенние и зимние ночи.

5. Общая характеристика событий второго периода военных действий на Балтийском море и оценка деятельности обоих противников.

Этот период компании начался под знаком активных намерений: предшествовавшие два месяца исчерпали собой так сказать все, к чему готовился флот; затяжной характер борьбы дал повод к полному пересмотру старых намерений; прошла острота ожидания нападения подавляющей силы противника, наметились новые задачи; казалось возможным, не откладывая, перейти к активным операциям, общая идея коих была уже разработана и ожидалась лишь санкция Высшего командования.

В это время разразилась катастрофа, заставившая прежде всего пересмотреть приемы борьбы с подводным врагом, а затем думать об активных операциях.

Уничтожением германской подводной лодкой »Паллады»— противник доказал возможность успешных активных операций подводной лодки вдали от ее базы, в районе, не загороженном линиями заграждений и естественными препятствиями; оказалось, что мы были не подготовлены к этому факту,

---

[1]) Дн. И. И. В. [2]) Система И. И. Ренгартена.

[3]) С наступлением темного времени в октябре Командующий флотом предполагал начать постановку мин заграждения при помощи миноносцев у германских берегов. Ожидание английских лодок принудило Командующего флотом отложить эту операцию, так как Командующий флотом не знал намерений лодок и не находил возможным создавать для них опасность от собственных мин. (Д. 7014 стр. 56).

не имели средств для обеспечения себя от повторения таких катастроф и не знали—что предпринять для создания таких средств. Более того—не имея в своем распоряжении подводных лодок, которые по своим тактическим свойствам были бы способны конкурировать с немецкими, Русский флот становился перед, казалось, неразрешимым вопросам: на чем основать свои дальнейшие планы борьбы? Как вообще от ныне вести войну? Что делать.

Со стороны противника, такой существенный результат одного минного выстрела, повидимому не был учтен: он ограничился этим минным выстрелом и более ничем активным себя не проявил.

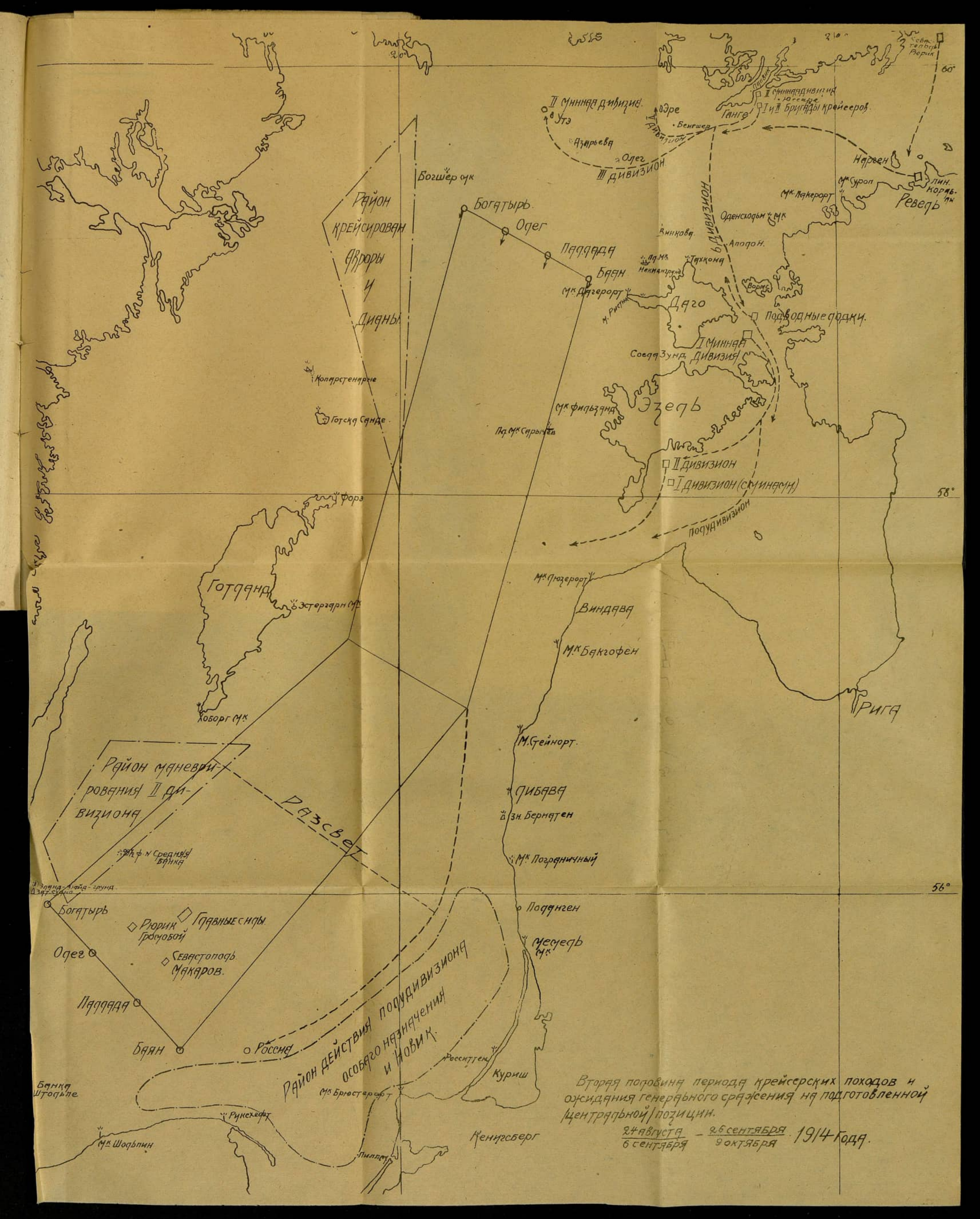
Постепенно Русский флот через 2—3 недели освоился с мыслью о новых условиях войны на море и стал готовиться к продолжению борьбы, в которой новый фактор—подводная лодка—будет уже заранее учитываться и в которой планы операции будут с этим фактором считаться в первую голову. В свою очередь, благодаря союзной помощи, Русский флот смог создать такую же угрозу и неприятелю.

Итак, описанный период обозначился в исторической перспективе центральным фактом: потоплением «Паллады» германской подводной лодкой. Все остальное в нем—это последствия, явившееся результатом нашей неподготовленности к новому приему борьбы на море—самостоятельной активной боевой службе подводных лодок. Эта неподготовленность к борьбе с подводными лодками имела, однако, место не только в нашем флоте, но и у наших союзников и врагов [1]).

Е. Винтер I.

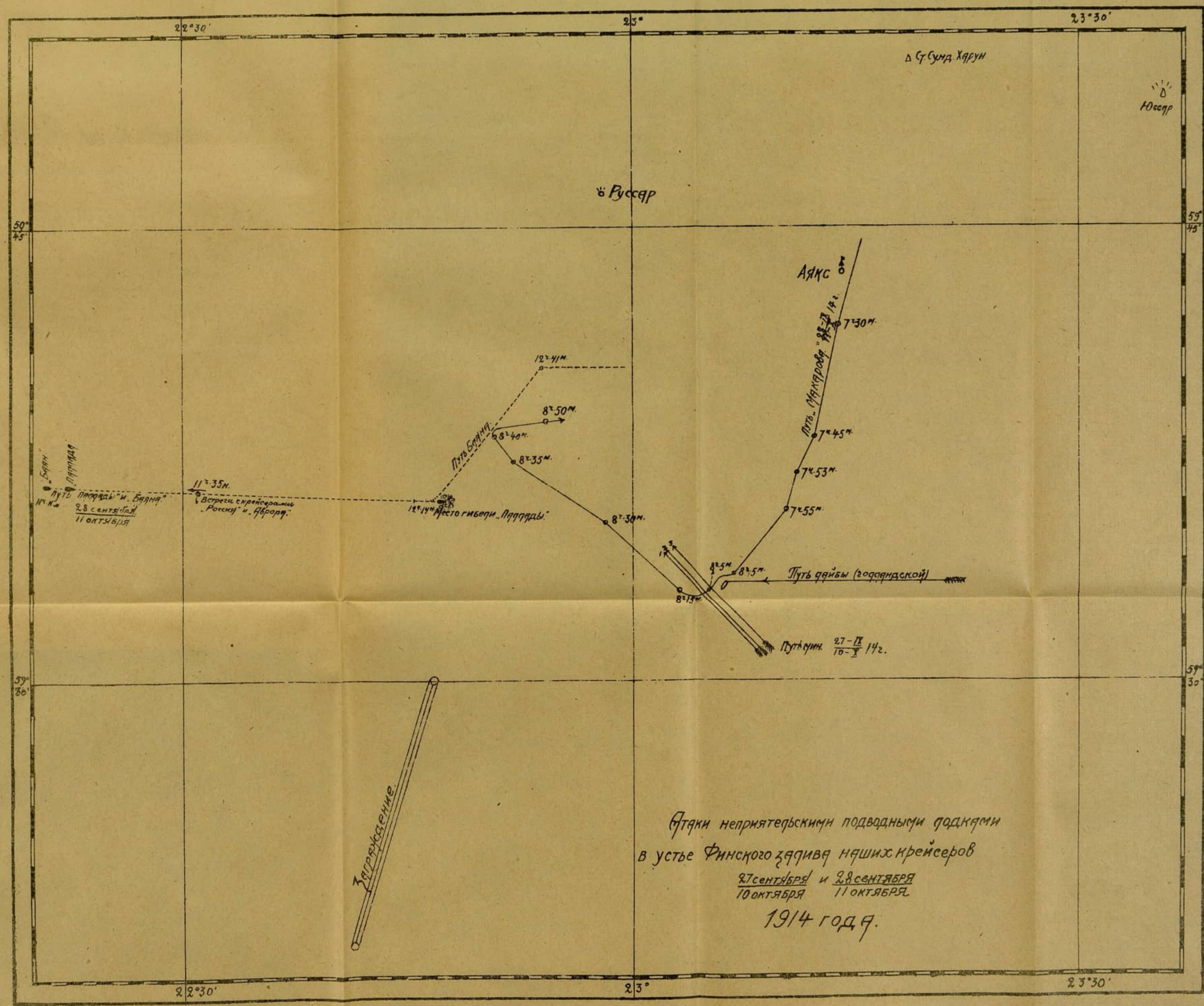
---

[1]) См. указания Герм. Ком. Флотом адм. Шеера (ст. П. В. Гельмерсена).



Вторая половина периода крейсерских походов и ожидания генерального сражения на подготовленной центральной позиции.

24 августа / 6 сентября — 26 сентября / 9 октября 1914 года.


22°30'
23°
23°30'
Ст. Сумд. Харун
Юссар
Руссар
59° 45'
Аякс
7ч30м.
Путь „Макарова" 28-IX 14г.
12ч41м.
8ч50м.
8ч40м.
8ч35м.
Путь Баяна
7ч45м.
7ч53м.
7ч55м.
8ч30м.
8ч5м.
8ч5м.
8ч15м.
Путь дайбы (голландской)
Путь мин. 27-IX / 10-X 14г.
11ч35м.
Встреча с крейсерами „Россия" и „Аврора"
12ч14м.
Место гибели „Паллады"
Путь „Паллады" и „Баяна"
28 сентября / 11 октября
„Баян"
„Паллада"
59° 30'
Заграждение
Атаки неприятельскими подводными лодками
в устье Финского залива наших крейсеров
27 сентября / 10 октября и 28 сентября / 11 октября
1914 года.

БИБЛИОГРАФИЯ.

Книги о мировой войне поступившие в библиотеку «Морискома».

Frhr. v. Freytag-Loringhoven: Folgerungen aus dem Weltkriege. Фрейтаг фон Лорингхофен: Выводы из Мировой Войны. Берлин. Издание 1918 года Е. Миттлера, 106 стр.

Труд известного военного писателя Фрейтага-Лорингхофена был написан еще до конца Мировой Войны. Появление его автор объясняет необходимостью подвергнуть организацию германских армий безотлагательному пересмотру. Автор начинает с обзора положения центральных держав в политическом и экономическом отношении к началу Мировой Войны. Он указывает, что все державы в начале войны неожиданно для себя стали лицом к лицу с необходимостью вести войну руководствуясь главным образом экономическими соображениями и лишь постепенно научились с этим справляться. «Победы Германии» говорит он, «которые, при нормальных условиях были бы решительными, завоеванием целых королевств, не приблизили ее к выгодному миру, т. к. она не владела морем». Впервые выявилась психология войны больших народных масс; автор подробно останавливается на военной психологии французов, англичан, немцев, австрийцев и русских.

Влиянию техники посвящена обширная глава. На первом месте стоят железные дороги; затем разобрано влияние воздушных сил, артиллерийского, пулеметного, минометного и ружейного огня и ручных гранат; о влиянии крепостей сказано вскользь.

Глава «о командовании» начинается с очень интересного стратегического очерка Мировой Войны. Труд заканчивается рядом указаний для организации армий будущего.

Dr. Siegfried Toeche Mittler. Die deutsche Kriegsflotte und ihre Verbündeten. Ein Jahr im Kampfe. Др. Зигфрид Миттлер. «Германский военный флот и его союзники». Том I. Первый год войны. Том II. Второй год войны. Том III. Третий год войны. Издание Миттлера в Берлине 1915—1917 г.г. Том I—48 стр. Том II—72 стр. Том III—95 стр.

Все три тома содержат подробные дневники событий на море, списки потерь в судовом составе военных и коммерческих флотов Антанты, особые списки судов потопленных германскими крейсерами заграницей, а также погибших в бою и на минах заграждения на главных театрах.

Mayor E. Moraht. Tage des Krieges 1914—1916. Майор Е. Морат. Дни войны 1914—1916 год. Издание Гуттена в Берлине. Том I-й 330 стр. с двумя цветными картами и 42 чертежами в тексте, Том II-й 320 стр. с пятью цветными картами и 30 чертежами в тексте.

Военное и политическое обозрение известного германского писателя майора Мората обнимает период времени от начала войны до середины января 1916 года и касается исключительно только сухопутного фронта.

Oberst Karl Egli. Der Aufmarsch und die Bewegungen der Heere Frankreichs, Belgiens und Englands. Полковник Карл Егли. Развертывание и маневрирование армий Франции, Бельгии и Англии на западном фронте до 23 августа 1914 г. Издание Миттлера в Берлине 124 стр. с пятью картами.

Критико-историческое исследование полковника Егли имеет целью показать как Высшим Командованием бельгийской и французской армиями была использована политическая обстановка начала августа 1914 г., какие решения были приняты и как последние на самом деле выполнялись. Исследование ограничивается чисто военно-сухопутной областью и касается политических соображений лишь постолько, посколько они могли влиять на решения командования. Тактические детали упоминаются в тех случаях, если на общий ход событий они имели решающее влияние.

Oberst Immanyel, 33 Monate Krieg. Полковник Иммануел. 33 месяца войны. Издание 1917 г. Миттлера в Берлине, 262 стр. с пятью картами, 44 чертежами и хронологической таблицей главных событий на всех театрах.

Популярный очерк войны посвящен исключительно сухопутному фронту. Автор указывает на труд адмирала Дика «Крейсерская Эскадра» и контр-адмирала Калау фон Гофе «Наш флот в Мировую Войну», являющиеся как бы дополнением его труда по морским вопросам. Особое внимание уделяется выяснению взаимной связи событий на отдельных театрах войны. Отдельный очерк посвящен военно-экономическим и политическим вопросам и выяснению влияния морской войны на сухопутную. Книга выдержала 13 изданий.

Die Seeschlacht am Skagerrak. Sonderheft des Geschichtskalender. Ютландский Бой. Приложение к «Историческому Календарю» издаваемому Мейнером в Лейпциге, 86 стр.

Брошюра эта ценна потому, что в ней собран и сопоставлен целый ряд донесений о бое и его последствиях, как с германской так и с английской стороны. Описание самого боя составлено старшим офицером одного из броненосных крейсеров Шейбе. Оно было написано по личным впечатлениям тотчас после боя и тогда же опубликовано Морским Генеральным Штабом. Напечатанный в «Морском Сборнике» перевод описания боя из труда адмирала Шеера несомненно полнее и содержательнее. Брошюра содержит дословный перевод донесений адмирала Джеллико и Битти и ряд выдержек из повременной печати как воюющих, так и нейтральных держав.

*** **Skagerrak. Ютландский Бой.** Издание 1916 г. Ульштейна в Берлине 132 стр.

Брошюра неизвестного автора содержит три рассказа: первый дает яркую картину сторожевой службы миноносцев в Северном море, второй описывает один из обстрелов английского побережья (дата не приведена); третий посвящен Ютландскому бою. Описание последнего не претендует на научность, но тем не менее оно весьма интересно с точки зрения бытовой: в нем автор рисует много характерных черт из внутренней жизни германских боевых эскадр. Книга читается с большим интересом.

Graf zu Dohna, S. M. S. «Möwe». Граф Дона, «Мёве». Издание 1916 г. Пертеса в Гота, 111 стр. с портретом автора и 18-ю фотографиями.

Труд командира вспомогательного крейсера «Мёве», начавшего свое более чем двух-месячное крейсерство с постановки минных заграждений в английских водах, содержит весьма обстоятельное описание всего похода, завершившегося потоплением целого ряда судов. Особый интерес представляет описание постановок минных заграждений. «Мёве» вышел в море в последних числах 1917 г. и в первых числах марта 1918 года благополучно вернулся в Германию.

Mücke v. «Emden». Мюкке, «Емден». Издание Шерля в Берлине, 97 стр.

Труд старшего офицера крейсера «Емден», кап.-лейт. Мюкке, написан очень живо и увлекательно. Он содержит описания всех походов «Емдена», начиная с момента получения радио о мобилизации германского флота (2-го августа 1914 года) до 9-го ноября 1914 года, когда «Емден» был потоплен английским крейсером «Сидней».

P. Konig. Die Fahrt der «Deutschland». П. Кениг. Плавание «Дейтчланда». Издание Ульштейна в Берлине, 1916 года. 158 стр.

Плавание коммерческой подводной лодки «Дейтчланд», доставившей в Америку (Бальтимор) товары и благополучно вернувшейся обратно с товарами для Германии описано ее командиром, капитаном дальнего плавания Кенигом, весьма подробно и обстоятельно. Для подводников труд этот содержит много интересного в техническом отношении.

Frh. v. Spiegel. Kriegstagebuch «U202». Шпигель. Военный дневник «У202». Издание Шерля в Берлине. 201 до 250 тысяч. 138 стр.

Цель книги—дать широкой публике понятие о методах борьбы подводных лодок и тех опасностях, с которыми приходится иметь дело их личному составу. Фамилия автора и название подводной лодки вымышлены. Труд изложен в виде дневника, в котором на протяжении двух-трех недель скомбинирован ряд фактов, действительно имевших место в разное время с самим автором и с командирами других подводных лодок. Читается книга с захватывающим интересом и дает много ценного в техническом отношении.

Fr. Otto. Das Unterseeboot in Kampfe. Фр. Отто. «Подводная лодка в бою». Издание Амеланга в Лейпциге 1916 года, 156 стр. с 31-й фотографией.

Первые три главы содержат интересные данные о тренировке личного состава германских подводных лодок в мирное время. Далее следует исторический очерк развития подводного плавания и виды на его будущее. Книга заканчивается очерком боевой деятельности подводных лодок, доведенным до весны 1916 года. Труд снабжен превосходными фотографиями.

E. Killinger. Die Abenteuer des Ostseefliegers. Е. Киллингер. Похождения летчика Балтийского моря. Издание Ульштейна 1917 года, 185 стр.

Заманчивое для моряков Балтийского флота заглавие доставляет сильное разочарование тем, кто в книге надеется найти интересные сведения об авиационной боевой службе германских летчиков на Балтийском театре. Автор был наблюдателем на гидро аэроплане № 51, поврежденном огнем русских 6-го апреля 1915 года и спланировавшем на воду в районе Либавы. Летчики с воды были взяты шлюпкой с казаками и доставлены в «крепость» Либаву, затем в Петроград, далее их направили в лагерь для военно-пленных в Сибирь, откуда автору удалось бежать через Мукден, Шанхай, Японию, Америку, Англию и Норвегию в Германию. Путешествие описано очень живо и занимает почти всю книгу. Но впечатления о России весьма сумбурны и грешат неточностями. О русских автор судит по тем жандармам, с которыми повидимому ему только и приходилось иметь дело.

Das Fliegerbuch. Книга летчиков. Собрание статей различных авторов. Издание Ульштейна в Берлине 1918 года, 188 стр.

Сборник содержит следующие статьи: «Театры войны», лейт. Бисмарка,—описание боевых полетов на румынском фронте, Балканах, во Фландрии и на Сомме.

«Бомбовозы в бою», лейт. Ешке—полеты летом 1917 года через Ламанш и налеты на Париж.

«Из жизни наблюдателя», лейт. Сивертса—некоторые данные о подготовке летчиков наблюдателей и полеты на западном фронте.

«На западном фронте», лейт. Росса.

«Падение с высоты 2.000 метров», лейт. Гауфе.

«В ураганном огне у Chemin des Dames», лейт. Шмидта.

Переход на позицию «Зигфрид», лейт. Борнгейма и Ульриха—некоторые данные об отступлении германских армий на позицию «Зигфрид».

«На Стоходе и на Стыре», лейт. Арнеке—действия летчиков в бою под Тоболем летом 1916 года и ночной налет на крепость Луцк в январе 1916 года.

«Победа над русским аппаратом», лейт. Вольфа—описание как 25-го сентября 1916 года был сбит русский аппарат «Илья Муромец».

«Летчики на Балканах», лейт. Фреденданя—дата полетов не обозначена.

«Спуск в пустыню Месопотамию», лейт. Даума—подрывные работы, выполненные летчиками в тылу английского фронта.

Franz Carl Eudres. Ded Krieg gegen Rumänien. Франц. Карл Ендрес. Война против Румынии. Издание Зейболда Мюнхен—Лейпциг, 149 стр.

Hans Niemann. Hindenburgs Winterschlacht in Mazuren. Ганс Ниманн. Зимнее сражение Гинденбурга на Мазурских Озерах. Издание 1916 г. Миттлера в Берлине, с 4 картами, 29 стр.

Major Reinhard Bracht, Unter Hindenburg von Tannenberg bis Warschau. Майор Р. Брахт, «Под командой Гинденбурга от Танненберга до Варшавы». Издание 1917 года Миттлера в Берлине с 3 картами и 4 фотографиями. 82 стр.

Carl Monckeberg, Unter Linsingen in den Karpathen. Карл Менкеберг. «В Карпатах под командой Линзингена». Издание Deutsche Verlags-Anstalt, Штутгард и Берлин 1917 года с 36-ю фотографиями и 1-й картой, 87 стр.

Deutsche Politik. Политика Германии.—Еженедельный Журнал за 1917 год, издаваемый Иеф, П. Рорбах и Ф. Штейн. Издание Киппенгейер в Веймаре.

Перечень статей, которые для нас могут иметь интерес:

Выпуск	I	Шиман,	Политическая обстановка в начале 1917 г.
»	II	Выгодзинский,	Экономические возможности.
		Тэннис.	Положение Англии.
»	IV	Тиммэ,	Бетман-Гольвег и Бисмарк.
		Галли,	Соединенные Штаты и свобода морей.
»	VI	Тиммэ,	Подводная война и внутренний мир.
		Нимейер,	Что говорит международное право о вооруженных коммерческих судах.
		Остерит,	Мирные предложения Вильсона.
		Шиман,	Политическая обстановка.
»	VII	Геннинг,	Влияние подводной войны на морские фрахты.
»	IX	Бэм,	Философия войны.
«	X	Вильмс,	Прусский комиссар по продовольственным делам.
		Шиман,	Политическая обстановка.
»	XI	Рорбах,	Сторонники мира о войне и целях последней.
»	XII	Тиммэ,	Революция и новая ориентировка. Активность.
		Шиман,	Политическая обстановка.
»	XVII	Рорбах,	Революция в России.
»	XVIII	Гетнер,	Географические основания политики.
»	XIX	Штейн,	Россия и мы.
		Шиман,	Политическая обстановка.
		Ратген,	Колонии и морское могущество.
»	XXIX	Крейш,	Гибралтар и Кале
»	XXIII	Шиман,	Политическая обстановка. Англия и международное право.
»	XXIV	Рорбах,	Стокгольмская конференция.
		Гартунг,	Новая ориентация и внешняя политика.
»	XXV	Мейнеке,	Военные цели Германии и ее врагов.
		Рорбах,	Русские иноземцы и мы.
»	XXVI	Рорбах,	Еще раз: сторонники мира о войне и ее целях.
»	XXVII	Шиман,	Политическая обстановка.
		Эверт,	Положение в Польше.
»	XXVIII	Массов,	Состояние Польши.
»	XXX	Тиммэ,	Смена канцлера.
		Вейл,	Влияние пятимесячной подводной войны.
»	XXXII	Шиман,	Политическая обстановка.
»	XXXIX	Шафнер,	Россия должна.
»	XL	Рорбах,	Путь к миру и будущая Германия.
»	XLIX	Рорбах,	Шаги русского правительства к заключению мира.

Frhr. v. Freytag-Loringhoven, Geschutes Volksheer oder Miliz? Фрейтаг фон Лорингхофен, Народная армия или милиция? Издание 1918 года Миттлера в Берлине.

Книга Фрейтага-Лорингхофена является продолжением или вернее развитием его труда «Выводы из Мировой Войны». (см. выше). Автор начинает свой труд с исследования состояния германской, английской, французской и русской армий к началу Мировой войны. Затем на целом ряде исторических примеров он старается доказать несостоятельность милиционной системы. В труде подробно разобраны: состояние прусской армии в XVII столетии, американской в период войны за независимость, французской в период первой республики и первой империи, создание прусской армии Шарнгорстом и деятельность ее в период Освободительной войны, реорганизация прусской армии в 1859 году и развитие германской армии в период до Мировой войны. Подробно разобрана борьба законодательных учреждений против реорганизации армии в 1859 г. и идеология сторонников милиции. Отдельная глава посвящена восстаниям: Вандейскому, испанскому против Наполеона, тирольскому 1859 года, бурскому и польскому 1830 до 1831 г.г. Далее следует описание организации американских армий в междуусобной войне 1861—1865 г.г., французской от реставрации до 1871 г. и ряд выводов автора.

П. Гельмерсен.

Приложение к „Сборнику Морскома“ № 2.

Следствие и суд в Балтийском флоте после Октябрьской революции.

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Настоящая работа является первой из намеченных к опубликованию статей отдела изучения истории революции, о котором до сих пор еще не упоминалось в печати, и потому будет вполне уместно предварительно охарактеризовать задания ему поставленные.

Отдел изучения истории революции представляет собой часть Военно-Морской Комиссии, которая ставит себе целью «исследование» и «использование» опыта мировой войны на море.

Поэтому и отдел изучения истории революции, не замыкаясь в одно лишь описание и систематизацию наиболее ярких моментов революционного движения, не должен упускать из виду этой основной задачи всей Комиссии в целом и дать в своих работах «исследование», т. е. критическое изучение источников революционного движения на флоте и «использование» их в виде научно обоснованных выводов для применения последних к делу возрождения нашего флота.

Но революция не сразу перешла к строительству.

Зародившись почти сто лет тому назад она то затихая, то снова разгораясь, безпрестанно наносила удары старому режиму, пока он не рухнул под натиском народных масс.

К числу наиболее действительных средств по удержанию этих масс в повиновении относились также и против «внутреннего врага» направленные дореволюционные армии и флот.

И революционеры вполне сознательно расшатывали эти главные устои могущества враждебного им режима, стремясь лишить его самой надежной для него опоры.

Поэтому лишь после того, как восторжествовала власть Советов, Коммунистическая партия приступила к организаторской

творческой работе по воссозданию дисциплины и боеспособности красного флота, органа защиты нового социального строя.

В соответствии этому течению событий работа отдела распадается на два больших периода;

1) период изучения деятельности революционных партий во флоте, направленный к разрушению в нем дисциплины и

2) на период изучения ее воссоздания, период творчества революции.

В частности, работы, относящиеся, в особенности, к первому периоду не касаясь вопроса об их самостоятельном значении, могут послужить ценным дополнением исследования других отделов Морискома, освещая революционную обстановку, среди которой развертывались как операции флота, так и деятельность руководящих морских органов включая сюда и изучение условий, гнездившихся в самой организации старого флота, которые благоприятствовали созданию среды, восприимчивой для революционной пропаганды.

Во втором периоде—отдел, подводя итоги революционного творчества на флоте, может дать научно проверенный и потому точный материал для суждения о направлении дальнейших реформ по укреплению боевой мощи нашей морской силы.

Объединяя же работу за оба периода в одно целое мы получим законченное исследование влияния революционных событий на боеспособность флота.

Таковы в общих чертах главные задачи отдела.

Новизна заданий, разбросанность материалов по разным архивам и иногда даже, как мы надеемся временное, отсутствие их по целому ряду событий революционного движения во флоте, делает строго систематическую работу отдела не всегда возможной. Поэтому она может быть планомерна лишь постольку, поскольку ей это дозволяют необходимые для ее выполнения источники.

Последнее условие в связи, конечно, с актуальностью темы в значительной степени отразилось на выборе ее для нашего первого очерка, в котором мы пытались в той мере, в какой допустили имевшиеся в нашем распоряжении материалы, исследовать положение следствия и суда в Балтийском флоте после Октябрьской Революции.

Проблема о суде во флоте не нова, она возникла при первых шагах Советской Власти и сохранила свою остроту до наших дней.

Не автору, конечно, судить, насколько правильно разрешена она его трудом.

Затронутый им вопрос подлежит еще, несомненно, широкому и всестороннему обсуждению. Но, если предлагаемый вниманию читателей очерк сумеет обратить это внимание на цели отдела, пробудить в них отклик, хотя бы в виде деловой критики, а тем более в виде широкой поддержки его начинаниям—то и про данный очерк можно будет, с уверенностью, сказать, что он сослужил свое дело.

М. Зингер.

P. S. При составлении очерка мы пользовались следующими материалами: дела Морискома:

1) № 15751: об учреждении Революционного Трибунала Балтфлота;

2) № 15752: Материалы по выработке положения о корабельных судах;

3) № 15753 о дисциплинарных судах во флоте;

4) № 15754 о распространении на флот дисциплинарного устава Рабоче-Крестьянской Красной Армии, а равно всеми источниками, указанными в тексте и примечаниях.

М. З.

I.

Общий обзор.

Октябрьская революция разрушила до основания все устои прежнего общества в том числе и его суды, которые формально были закрыты по декрету Совета Народных Комиссаров, распубликованному 24-го ноября 1917 года в № 17 газеты временного рабочего и крестьянского правительства.

Согласно ст. 1-й этого декрета, среди прочих судебных установлений упразднялись и морские суды всех наименований.

2-го декабря 1917 года верховная морская Коллегия [1]) основываясь на вышеуказанном декрете приказала немедленно прекратить все текущие военно-судные дела, упоминая, что о дальнейшем направлении неоконченных дел будет указано особым декретом.

Вскоре после этого вышел декрет, предписывавший комиссарам передать все дела главного военного и морского судов, а также всех военно-морских судебных установлений в соответствующие учреждения гражданских ведомств [2]).

Фактически же ликвидация военно-морских судов произошла следующим образом.

Кронштадтский суд, переведенный еще до октябрьской революции в Петроград был раскассирован Верховной Морской Следственной Комиссией, о которой речь еще будет ниже.

Ревельский суд просуществовал вплоть до германского нашествия, о Свеаборгском же военно-морском суде сохранился следующий документ:

«Декрет о временном Свеаборгском, военно-морском суде [3]) Согласно декрета Народных Комиссаров, временный Свеаборг-

---

[1]) Приказ № 75 от 2-го декабря 1917 г.

[2]) Декрет о направлении неоконченных дел упраздненных судебных установлений. Собрание Узаконений и распоряжений рабоче-крестьянского правительства № 15 от 13-го января 1918 года ст. 225 п. 11.

[3]) Известия Гельсингфорского Совета, депутатов армии, флота и рабочих от 6 (19) декабря 1917 г. № 219.

ский военно-морской суд упраздняется. Для принятия и дальнейшего направления дел, как, законченных, так и не законченных будет выделена секцией по введению суда при областном комитете особая Комиссия (Комиссариат), которая и примет в свое ведение весь Архив и имущество этого учреждения.

Всем нисшим и канцелярским чинам, а равно и лицам с юридическим образованием, желающим работать на благо трудового народа, предписывается оставаться на своих местах и под общим руководством секции по введению суда исполнять все необходимые работы по направлению неоконченных дел, а равно и давать, в назначенные дни, заинтересованным лицам справки о Положении дел.

Лица, которые почему либо уклонятся от исполнения сего требования, будут строго наказаны. В. Председатель Областного Комитета Глезаров. Председатель секции по введению революционного суда Махнов. 4 декабря 1917 г.

Однако, Центробалт, приняв на заседании своем 13 декабря 1917 г., во внимание, что «Свеаборгский временно военно-морской суд является учреждением специально морским и подведомственным», постановил: ликвидацию суда Областным Комитетом приостановить, избрать Комиссию для реорганизации суда на демократических началах и впредь «до распоряжения» назначить в суд своих комиссаров.

15 декабря 1917 года вследствие отношения Областного Комитета Центробалт разъяснил, что новый военно-революционный суд при Центробалте, который будет образован из реформированных военно-морских судов в Гельсингфорсе и Кронштадте, а также и на кораблях будет ведать исключительно морскими делами. Общегражданские же преступления должны рассматриваться в судебных установлениях, образованных местными демократическими организациями, в состав коих входят представители местного флотского комитета. Затем, в виду того, что проект по реорганизации суда вырабатывался помимо Комиссии Центробалта также и Комиссией Областного Комитета, Центробалт высказался за установление контакта между ними, причем по выработке каждой комиссий своих проектов, обе Комиссии сливаются и, после совместного обсуждения, таковых проектов, представляют принятые ими Положения на утверждение Пленарного Собрания Областного Комитета и Центробалта [1]).

---

[1]) Протокол Заседаний ЦКБФ 13 декабря 1917 г. № 140.
» » 15 декабря 1917 г. № 142.

По словам заведывающего в то время военно-морской судной частью Балтийского флота Е. Э. Андерсона на заседании объединенных комиссий был принят проект общих Положений о временном военно-морском суде в Гельсингфорсе при Центробалте, но вследствие вывода флота из Гельсингфорса и выселения русских из Финляндии, проект этот в жизнь проведен не был.

Таким образом Свеаборгский суд был фактически упразднен и вместо него никакого иного морского суда учреждено не было.

Так прекратили свое существование военно-морские суды в Балтийском флоте.

Ликвидация же главного военно-морского судного Управления и Главного военно-морского суда была произведена особым органом, получившим наименование Верховной Морской Следственной Комиссии.

Эта Комиссия была выделена 24-го ноября 1917 года из состава первого всероссийского съезда моряков в лице: С. Медведева, В. Захарова, Т. Рвачева, Аверкия Куценко и С. Настюшенко, причем народный комиссар по морским делам Дыбенко предписал ей ликвидировать Главное военно-морское судное Управление и Главный военно-морской суд принять и содержать в своем ведении дела этих учреждений [1]).

---

[1]) В делах Верховной Морской Коллегии сохранился следующий документ

Верховная Морская Следственная Комиссия. В Верховную Морскую Коллегию.

Ноября 1917 г.

№ 2.

г. Петроград.

На своем заседании от 29 ноября с. г. постановили просить Верховную Морскую Коллегию издать приказ об упразднении Главного военно-морского Судного Управления и Главного военно-морского Суда и об устранении от занимаемой должности следующих лиц:

Начальника Управления и Главного в. м. прокурора присяжного поверенного		Шабловского.
Тов. Главного в. м. прокурора полк.		Мартынова.
» » » » прис. повер.		Васильева.
Делопроизводителя подп.		Найденова
Прис. повер.		Мордвинова.
		Витецкого
		Кмита.
» поручика		Колесинского.
мичмана		Ласточкина.
Председателя Главного военно-морского суда генерал-майора		Юрковского.
Членов суда	действ. ст. сов.	Добровольского.
	генерал-майора	Фелицина.
	ст. сов.	Савицкого.
		Шпаковского.
		Янковского.

Всероссийский съезд моряков со своей стороны предложил Комиссии принять к своему производству дела существовавшей до нее особой следственной Комиссии по расследованию злоупотреблений по морскому ведомству под председательством Грузенберга и дела Комиссии Шавловского, назначенной для расследования дела генерала Корнилова.

Дела Грузенберговской Комиссии по ее ликвидации, по словам С. Савицкого, производством не продолжались, следствие же по Комиссии Шавловского было закончено составлением заключения по делу Корнилова.

Приступая к выполнению возложенной на нее задачи, в качестве следственного органа, Верховная Морская Следственная Комиссия, согласно предоставленного ей съездом права кооптации, пригласила в свою среду необходимое число следователей и начала производить самостоятельную следственную работу.

Для определения же своей компетенции Комиссия выработала особое положение, представленное ею на утверждение Совета Народных Комиссаров, которым она руководствовалась в своей деятельности.

Первая статья этого положения гласит: «верховно-морская следственная Комиссия является *высшим следственным органом Морского ведомства*, который действует в пределах своей компетенции вполне самостоятельно».

«Члены верховно-морской следственной Комиссии избираются всероссийским с'ездом военного флота на определенный срок, по окончанию которого дают ближайшему таковому же с'езду отчет о своей деятельности»—(ст. 2 Положения),

При Комиссии состоят следователи и канцелярия (ст. 3).

Назначение и увольнение следователей производится верховной морской Коллегией по представлению Комиссии и по соглашению с Комитетом служащих при Комиссии.

Комиссия *имеет право производить предварительное следствие* не только по жалобам и заявлениям частных лиц и сообщениям должностных лиц и демократических организаций, *но и по собственному почину*, если у Комиссии имеются достаточные к тому основания; устраняет до суда всех должностных лиц Морского ведомства, против коих возбуждается

Всем вышеизложенным лицам предписывается дела сдать в Верховную Морскую Следственную Комиссию.

Председатель С. Медведев.
Секретарь В. Захаров.

(дело № 70 по судной части В. М. К.).

Комиссией уголовное преследование, от занимаемых должностей; имеет право требовать от всех правительственных и общественных организаций представления всех необходимых сведений и документов, а равно «производить через особо уполномоченных лиц обзор делопроизводства по хозяйственной части во всех учреждениях и частных предприятиях, производящих казенные по Морскому ведомству постройки, поставки или заготовки или имеющих касательство к этим постройкам, поставкам и заготовкам»; требовать в подлежащих случаях от властей всех ведомств необходимого содействия и наконец «временно впредь до организации судебных учреждений и установления органов, ведающих судной частью по Морскому ведомству *возбуждать законодательные вопросы* по судной части, причем выработанные Комиссией проекты по этим вопросам поступают на рассмотрение Законодательного Совета Морского ведомства и утверждается Ц. И. К. Сов. Р. С. и Кр. Д. (ст. 13 п.п. а—д).

К компетенции Комиссии относятся «*все имеющие Государственное значение дела о преступлениях и злоупотреблениях по Морскому ведомству*, совершенных как *служащими* Морского ведомства, так и прочими *гражданами*, если последние причинили Морскому ведомству убыток, причем Комиссия возбуждает уголовное преследование против всех без исключения виновных» (ст. 14).

Следствие может быть произведено или полным составом Комиссии или поручено одному из ее членов или возложено на состоящего при ней следователя, «причем в интересах дела Комиссия может поручить производство следствия или отдельных следственных действий и другим лицам и организациям, сохраняя за собой надзор за производством следствия» (ст. 15).

При производстве следствия Комиссия, члены ее и состоящие при ней следователи руководствуются соответствующими статьями *устава уголовного судопроизводства* с соблюдением правил, установленных «Положением».

В этих правилах содержатся указания о порядке утверждения постановлений о принятых мерах пресечения, каковые утверждаются или изменяются Комиссией, а также о направлении законченного следственного производства.

По окончании последнего, оно, согласно Положению, вместе с заключением лица, производившего расследование, представляется в верховную Морскую Следственную Комиссию, которая может постановить или о прекращении дела или о дополнении следствия или о передаче дела в суд.

В случае передачи дела в суд постановление Комиссии «должно содержать формулированные по фактическим признакам обвинительные пункты о лицах, преданных суду».

«При составлении обвинительных пунктов верховная Морская Следственная Комиссия *руководствуется декретами* Рабочего и Крестьянского Правительства *и законами, изданными до революции*, поскольку эти законы не отменены позднейшими декретами и указаниями» (ст. 24).

Точно также в своих постановлениях о прекращении или дополнении предварительного следствия Комиссия руководствуется подлежащими статьями *Устава* уголовного судопроизводства, причем права, предоставленные Прокурору, Окружному суду и Судебной палате в отношении прекращения дела, принадлежат Комиссии.

На постановления и распоряжения верховной Морской Следственной Комиссии могут быть приносимы жалобы в Революционный Трибунал Всероссийского Исполнительного Комитета Совета Рабочих, Солдатских и Крестьянских Депутатов, но жалобы эти должны быть поданы самой Комиссии.

Анализируя содержание вышеприведенного Положения необходимо отметить следующие пункты.

В «Положении» ясно отразилось переходное время, переживаемое страной: то время, когда еще только приступали к новому строительству и когда не было еще возможности в виду критического состояния, в котором находилась республика, проводить реформы со всей последовательностью по определенному плану. И потому, несмотря на закрытие прежних судов, новые местные суды «руководятся в своих решениях и приговорах законами свергнутых правительств» постольку, поскольку таковые не отменены революцией и не противоречат революционному правосознанию [1]).

То же самое явление встречаем мы и в «Положении». Верховная Морская Следственная Комиссия руководствуется в своих действиях уставом Уголовного Судопроизводства лишь с соответствующими изменениями, вызванными упразднением прежних судебных органов. Точно также, составляя обвинительные пункты, следственная Комиссия, помимо декретов новой власти, опирается на законы, изданные до революции, поскольку они не отменены позднейшими декретами и указаниями.

Переходный период переживаемого тогда времени сказался еще в том, что высший следственный орган Морского ве-

---

[1]) п. 5. Декрет о суде. Собрание Узаконений № 4, ст. 50.

домства считал себя вправе возбуждать законодательные вопросы по судной части «временно впредь до организации судебных учреждений и установления органов, ведающих судной частью» во флоте. Следовательно, несмотря на то, что ко времени существования Комиссии для разрешения уголовных дел на фронтах были учреждены те же местные суды, что и в стране, но с выбором их полковыми советами или Комитетами [1])—верховная Морская Следственная Комиссия, опираясь, очевидно, на умолчание закона о морских судах, находила, что для Морского ведомства не могут быть по аналогии с армией введены местные суды гражданского типа и что вопрос об особых судах для моряков подлежит еще разрешению в законодательном порядке.

И действительно, как нам передавал А. А. Фелицин, вопрос об организации судов в Морском ведомстве обсуждался, по его инициативе, в следственной Комиссии и следователю Сизову было даже председателем ее поручено приступить к переговорам с указанными им лицами об организации специальной Комиссии для выработки нового положения о судах в Морском ведомстве, на которую было бы возложено создание проекта морских судов, переработка норм формального и материального права, а также выработка проекта учреждения, которое смогло бы об'единить судную часть Морского ведомства.

После переговоров в январе 1918 года с намеченными лицами выяснилось, что они считали бы желательным пригласить для работ в Комиссии:

«1. Одного из видных представителей прежних Морских судов (каковым мог бы быть б. член Главного Морского Суда Э. А. Шпаковский или А. А. Фелицин).

2. Одного из представителей по строевой части флота (из бывших офицеров).

3. Одного лица с широким юридическим образованием (Чубинский, проф. Петрогр. Унив. Таганцев) и

4. Представителя Комиссариата Юстиции (по назначению)» [2]).

Но Комиссия в окончательном результате составлена не была и вопрос о Морских судах остался открытым.

Дальнейшая история верховной Морской Следственной Комиссии сложилась следующим образом.

---

[1]) Декрет о суде. Собрание Узаконений № 4, п. 2.

[2]) Докладная записка следователя П. Сизова в верховную Морскую Следственную Комиссию от 25 января 1918 года.

В марте 1918 года Комиссия вместе с другими центральными учреждениями была эвакуирована в Москву, оставив в Петрограде свое отделение, в состав коего вошли председатель Захаров и 3 следователя.

15 мая 1918 года Коллегия по морским делам в лице Раскольникова и Вахрамеева в отношении по Канцелярии Комиссариата за № 131 вошла в Совет Народных Комиссаров с представлением об упразднении Комиссии, так как по мнению Коллегии главнейшие задачи, возложенные на нее всероссийским с'ездом и распоряжением т. Дыбенко, а именно: принять к своему производству дела б. особой Следственной Комиссии и ликвидировать Главное военно-морское Судное Управление и Главный военно-морской суд были выполнены и «стало быть в дальнейшем самостоятельном существовании ее особой надобности не представляется, тем более, что с одной стороны на содержание служащих при Комиссии расходуются значительные средства, а с другой, что в составе Канцелярии Народного Комиссариата по Морским Делам имеется особый юридический отдел с юристами специалистами, могущими с полным успехом продолжать текущую работу верховной Морской Следственной Комиссии».

В виду приведенных соображений и принимая во внимание заявление Комиссии, что она является верховным следственным органом и как таковой может быть упразднена лишь верховной властью Республики, Коллегия испрашивает постановление Совета Народных Комиссаров об упразднении Комиссии и о передаче ее дел в юридический отдел Канцелярии Народного Комиссариата по Морским Делам.

20 мая 1918 года верховная Морская Следственная Комиссия была упразднена и дела ее к 1 июня 1918 года были приняты заведующим юридическим отделом Канцелярии Морского Комиссариата [1]).

Точно также было ликвидировано и Петроградское отделение Следственной Комиссии, для чего была назначена особая Ликвидационная Комиссия, куда вошли все члены Петроградского отдела [2]).

---

[1]) Дело № 13 Канцелярии Нар. Ком. по Морским делам. юридич. отд.

[2]) По Коллегии Народного Комиссариата по Морским делам был отдан следующий приказ:

«В Петрограде, июня 3-го (мая 21) дня 1918 г. № 370. В виду упразднения верховной Морской Следственной Комиссии Петроградскому ее отделению, для сдачи дел и направления текущей переписки остаться Комиссару военному моряку Василию Захарову, следователю военному моряку Степану Савицкому, секретарю военному моряку Леониду Дулько», а также одной машинистке и двум курьерам с сохранением содержания до окончания работ и полной сдачи дел. Подписал член Коллегии Народного Комиссариата по Морским делам Сакс.

Дальнейшее направление дел верховной Следственной Комиссии принял на себя юридический отдел Канцелярии Морского Комиссариата, который с согласия Коллегии Комиссариата препроводил часть дел в местные Народные суды, часть в Петроградский Революционный Трибунал, часть в Следственную Комиссию при Московском Революционном Трибунале, дела же б. Следственной Комиссии о злоупотреблениях по Морскому ведомству были сданы в Следственную Комиссию верховного Революционного Трибунала при В. Ц. И. К. [1]).

С упразднением верховной Морской Следственной Комиссии прекратил свое существование самостоятельный Центральный Следственный Орган всего Морского ведомства и в Балтийском флоте для ведения следственной части осталась лишь морская судная часть Штаба Командования флотом. Порядок производства предварительного следствия на судах, береговых частях и в учреждениях флота за это время описывает приказ по флоту Балтийского моря от 18 июня 1918 г. № 362. Согласно этого приказа при обнаружении на кораблях, береговых частях и учреждениях флота преступлений, самоубийств и других происшествий, носящих уголовный характер, о каждом таковом происшествии надлежит немедленно уведомить военно-морскую судную часть. Одновременно же с ее уведомлением Командир корабля, начальник части или учреждения по соглашению с подлежащим Комитетом корабля, части или учреждения назначает лицо для производства дознания совместно с одним из членов судового Комитета по указанию председателя его.

В особо важных случаях, как например, хозяйственное злоупотребление или растрата, для дознания может быть назначена Комиссия, однако, не более чем в составе 3-х лиц.

При производстве самого дознания составляется протокол допроса потерпевшего, свидетелей и подозреваемых и принимаются меры по охране вещественных доказательств, меры пресечения, а равно привлекаются по мере необходимости медицинские эксперты.

За исключением сложных дел дознание должно быть закончено не позднее как в 3-х дневный срок. По сложным же делам срок этот может быть продлен до одной недели.

Законченное дознание вместе с обвиняемым и всеми вещественными доказательствами срочно препровождаются в

---

[1]) Дело Канцелярии Народного Комиссариата по Морским делам № 13, юридический отдел.

распоряжение военно-морской судной части в дополнение к первоначальному донесению. Если же до окончания дознания на место происшествия прибудет обер-аудитор, командированный для производства следствия судной частью, то дальнейшим ведением дела распоряжается уже обер-аудитор, которому все должностные лица и учреждения флота должны оказывать полное содействие.

Временно, впредь до образования во флоте суда наблюдение за производством дознаний и предварительного следствия, а равно их направление возлагается на Судную часть Командования флотом.

Судная часть и обер-аудиторы в своей деятельности руководствуются Уставом Уголовного Судопроизводста, «поскольку последний не отменен соответствующими декретами и постановлениями и не противоречит духу переживаемого времени».

И в этом приказе, как видно, заметно отразился переходный характер, который носило тогда советское строительство в области юстиции.

Правила о производстве дознания и следствия изданы лишь временно «впредь до образования во флоте суда».

Новых правовых норм еще не выработано и как Судная часть, так и обер-аудиторы руководствуются в своей деятельности Уставом Уголовного Судопроизводства, поскольку он не отменен декретами и соответствует «духу переживаемого времени».

Но вскоре новые идеи начинают оказывать уже более сильное влияние на судебное дело во флоте.

Так Комиссариат Юстиции в отношении своем от 3 сентября 1918 года за № 6541 уведомил судную часть, что все дознания о преступлениях и проступках, совершенных моряками на кораблях и в береговых учреждениях флота в Петрограде, Кронштадте и Ладожском озере надлежит направлять в Центральную Уголовную Следственную Комиссию, после какового раз'яснения, дознания стали направляться в означенную Следственную Комиссию, обер-аудиторы же стали заканчивать следственные производства для передачи их в Народный Суд.

Далее в отношении Главному Комиссару Балтийского флота от 2 октября 1918 г. за № 8137 Комиссариат Юстиции Союза Коммун Северной Области по вопросу о дальнейшем предоставлении ведения следствия обер-аудиторам, как лицам, обладающим специальной подготовкой, раз'яснил, что «. . . . . по общему направлению создания новых правовых норм в деле

судоустройства сообразно требованиям настоящего политического строя все граждане без из'ятия должны быть судимы в однородных общенародных установлениях на равных для всех основаниях и никаких специальных судов или следственных органов для отдельных категорий тех или других лиц существовать не должно».

Поэтому Комиссариат Юстиции находит, что «и в деле следствия и суда по преступлениям и проступкам всех должностных лиц и военно-морского ведомства ..... едва ли допустимы какие-либо из'ятия».

В виду чего «дела по совершаемым должностными лицами военно-морского ведомства, находящимися на судах, как в плаваниях, так и на стояниках, преступлениям должны передаваться в возможно скором времени по их совершению в имеющиеся ближайшие по территориальной подсудности народные Следственные Комиссии, коим единственно принадлежит право разбора дела и дальнейшего его направления. В случае необходимости технических и других сведений, в суд всегда могут быть приглашаемы специалисты эксперты, заключение которых по специальным вопросам и могут быть приняты во внимание при постановлении приговоров».

На основании этого раз'яснения Комиссариата Юстиции, 13 ноября 1918 года по флоту Балтийского моря был отдан приказ за № 677, в котором Командование флотом предписывало: «все сообщения и произведенные дознания о совершенных во флоте преступлениях и проступках передавать не в судную часть Штаба флота и не обер-аудиторам, а в ближайшие по территориальной подсудности Народные Следственные Комиссии, коим единственно принадлежит право расследования дел и дальнейшего их направления». В конце приказа приводится список местных Следственных Комиссий. Таким образом право расследования преступлений в Балтийском флоте с 13 ноября 1918 года было передано приказом по флоту из Судной части Штаба и от обер-аудиторов Народным Следственным Комиссиям.

Дальнейшим приказом по Балтфлоту от 6 декабря 1918 г. за № 737 были упразднены: военно-морская судная часть Штаба флота и обер-аудиторы Штабов и частей флота.

За счет же кредита вышеупомянутых упраздненных органов для дачи заключений по вопросам правового порядка и для наблюдения за направлением всех дел, возникающих во флоте согласно декретам рабоче-крестьянского правительства, подлежат назначению юрисконсульты при Штабах.

Таковы были перемены в постановке предварительного следствия в Балтийском флоте с 24 ноября 1917 г., т. е. со дня учреждения верховной морской Следственной Комиссии по декабрь 1918 года.

Последняя стадия этого процесса, завершившаяся ликвидацией военно-морских следственных органов просуществовала во флоте вплоть до учреждения революционного Трибунала, по 15 марта 1919 года [1]).

Что же касается положения морского суда, то вопрос о нем продолжал еще обсуждаться и после декабря 1918 года.

В июне 1918 года Коллегия Народного Комиссариата по Морским делам обратилась в Совет Народных Комиссаров с докладом, в котором указывала, что с упразднением прежних судебных установлений до времени возбуждения означенного ходатайства, т. е. с декабря 1917 г. по июнь 1918 года новых судов для разрешения дел, возникающих на флоте, образовано не было.

Между тем за указанное время, помимо неоконченных производств, оставшихся от прежних судов, в одном только Балтийском флоте возникло примерно до 500 новых дел, причем некоторые из них, в особенности же те, по которым обвиняемые содержатся под стражей требуют скорейшего разрешения. Это обстоятельство обратило на себя внимание 3-го Балтийского флотского Се'зда, который выработал применительно к положению о местных и окружных народных судах проект бригадных (отрядных) и военно-морских судов нового типа и представил его на утверждение в Коллегию Народного Комиссариата по Морским делам [2]). Для рассмотрения этих проектов Коллегией Комиссариата была образована особая Комиссия, причем для участия в ее работах были приглашены также представители от Комиссариата Юстиции. Но Комиссариат Юстиции первоначально письменно, а затем через своего представителя заявил, что выработанный 3-им Балтийским флотским с'ездом проект судов, как судов спе-

---

[1]) Как указывает отчет РВТБФ по 1 августа 1920 года на стр. 3 во флоте в описываемое нами время существовала еще с осени 1918 года Морская Следственная Комиссия т. Буша, работавшая в контакте с Петроградской Чрезвычайной Комиссией и вошедшей впоследствии в состав последней, как особый ее морской отдел. Производил дознание и вел следствие также и юридический отдел Правления Петроградского военного порта.

[2]) По словам Е. Э. Андерсона проекты дисциплинарных, бригадных (отрядных) и военно-морского судов были составлены им по приходе флота из Финляндии в Петроград по приказанию Наморси Щастного и приняты 3-им Балтийским Флотским се'здом, после чего они рассматривались Особой Комиссией, учрежденной Коллегией Народного Комиссариата по Морским Делам, которая утвердила из них лишь проект о дисциплинарных судах.

циальных, для Комиссариата неприемлем, что Комиссариат Юстиции планомерно проводит единый тип суда, организованный на демократических началах, почему от участия в детальном рассмотрении проектов отказывается.

Далее, доклад, указывая на особенности морской службы обращает внимание на то, что положение о местных и окружных народных судах, распубликованное в декретах о суде за №№ 1 и 2 для применения во флоте, нуждается в согласовании с специальными условиями, в которых флот выполняет свое назначение.

С этой именно целью и были приглашены к совместной работе представители Комиссариата Юстиции.

В виду изложенного и ссылаясь также на то, что, согласно п. 2 декрета № 1 о суде, местные народные суды на фронтах образуются на несколько особых основаниях, Коллегия испрашивает указаний Совета Народных Комиссаров.

29 июня 1918 г. Управление делами Совета Народных Комиссаров в отношении за № 4784 уведомило Народный Комиссариат по Морским делам, что вопрос об изменении декретов о суде за №№ 1 и 2 предложено передать на рассмотрение Комиссариата Юстиции. В результате проект о дисциплинарных судах получил утверждение, положение же о других судах приняты центральной властью не были.

Однако дисциплинарные суды, как это мы увидим ниже, ведали слишком незначительные правонарушения и потому фактически морского суда во флоте еще не существовало. Тем не менее морское ведомство продолжало отстаивать идею о необходимости морских судов во флоте и в последующем 1919 году.

В мае 1919 года по Морскому Генеральному Штабу был представлен доклад Упморкому, в котором отмечалось, что строительство флота на совершенно новых революционных началах с одной стороны, использование данных опыта войны с другой, вызывают необходимость составления ряда уставов, положений и наставлений, регулирующих весь уклад и все особенности морской службы—но добавляет доклад, «указанная работа не может и не должна по своему характеру являться приспособлением старого к назревшим новым потребностям, а должна представлять солидное новое сооружение в котором получили бы себе выражение приобревшие характер устойчивости отношения, созданные революций, научные требования и данные «опыта современной войны».

К перечню уставов, «долженствующих быть составленными» Морской Генеральный Штаб относит и военно-морские судеб-

ные уставы, идея которых характеризуется им следующим образом. «В связи с восстановлением военной юстиции в армии является необходимость учреждения революционных военно-морских органов во флоте, установления схемы организации их (судоустройство), обрядов и форм, удовлетворяющих требованиям современного процесса (судопроизводство) и составления руководства по определению состава военно-морских преступлений (прежний материальный кодекс). В настоящее время при Всероссийском Главном Штабе производятся работы по составлению положений, инструкций для военно-судебных установлений, но Морское ведомство вряд ли будет в состоянии использовать этот опыт военного ведомства, во первых потому что эта работа не имеет приблизительного характера приспособления старого к назревшим новым потребностям, тогда как необходимо в самую основу проекта положить последние выводы опыта из современных научных знаний, кроме того в ней нет и представителей строевого элемента, не говоря уже о том, что следует здесь вообще учесть разницу военного и морского быта. Нет сомнения, продолжает доклад, что четыре года войны, а затем февральская и октябрьская революции оказали самое решительное влияние на изменение социальных, политических и правовых воззрений народа и потому невозможно игнорировать опыт войны, революции и современных течений в области социальных знаний при создании новых устоев флота.

Морской Генеральный Штаб полагал бы необходимым организовать работу по составлению военно-судебных уставов в соответствии с упомянутыми данными, а потому эта работа не должна являться простым видоизменением прежнего законодательства и будущие составители уставов должны извлечь из богатого опыта войны и революции все ценное, уловить в жизни во флоте новые формы, давшие жизненные ростки, формулировать их в ясных и точных положениях и затем об'единить их в стройной логически-связанной системе».

В июне 1919 года Реввоенсовет Балтийского флота назначил особую комиссию для рассмотрения проекта Генмора об образовании комиссий по составлению новых судебных и прочих уставов под председательством начальника штаба Балтфлота Домбровского в составе начальника Петроградской морской базы Сполатбога, главного юрисконсульта флота Андерсона и представителя Генмора начальника Уставного Отделения Яковлева при секретаре Янковиче.

После обмена мнений означенная Комиссия нашла возможным осуществление создания цельного военно-морского ко-

декса, поддерживая общие положения доклада Генмора полностью [1]).

Однако и в этом случае никаких практических результатов для флота вышеупомянутые доклады за собой не повлекли. Вопрос о введении морских судов продолжал оставаться открытым и не потерял своей остроты и спустя несколько месяцев после учреждения Трибунала, причем казалось, даже был одно время разрешен для флота в положительном смысле.

Так например в августе 1919 года был выработан следующий проект приказа Реввоенсовета Республики по флоту и Морскому ведомству (по Морскому Генеральному Штабу), который мы, в виду существенного значения затрагиваемых им вопросов приводим дословно.

Реввоенсовет Республики постановил:

А. Временно распространить на флот и Народный Комиссариат по Морским делам утвержденное Совнаркомом 10 июля 1919 года «Положение о полковых судах» на нижеследующих основаниях:

1) Присвоить судам, учреждаемым во флоте, наименование корабельных судов с присоединением названия частей или их соединений, при которых суды учреждаются.

2) Корабельные суды учредить: на каждом корабле с составом команды не менее 600 человек, на дивизионах малых кораблей и на иных соединениях кораблей с общей численностью команды не менее 300 человек, а также при военных базах и портах.

Примечание 1. Общее расписание судов, подлежащих учреждению составляется в штабах флота и флотилий и утверждается соответствующим Реввоенсоветом.

Примечание 2. В Морской крепости Кронштадт учреждаются: полковые суды в полках морской пехоты, суд морской артиллерии и сводный суд прочих частей.

Примечание 3. Для центральных учреждений Народного Комиссариата по Морским делам и Штаба Коморси учреждаются сводные суды центральных учреждений в Москве и Петрограде по расписанию, утвержденному Упморкомом.

3) Корабельным судам подсудны все воинские и общеуголовные преступления и проступки моряков военного флота

---

[1]) Дело Канцелярии Морского Комиссариата № 56/19 года о составлении новых уставов и положений.

и всех состоящих на службе, как в военном флоте Республики, так и в береговых частях, командах, штабах, управлениях, учреждениях и заведениях Народного Комиссариата по Морским делам за исключением:

а) отнесенных специальными законоположениями к ведомству революционных Трибуналов;

б) подлежащих разрешению в порядке дисциплинарном;

в) учиненных совместно с лицами, не состоящими на службе в Народном Комиссариате по Морским делам;

г) подсудных в общем порядке Народному Суду в составе народного судьи и шести народных заседателей;

д) дела о военнопленных.

Примечание 1. В случае совершения преступлений моряками военного флота и служащими Народного Комиссариата по Морским делам совместно с военно-служащими дело рассматривается тем судом, коему подсудны главные виновные или в ведомстве коего находится большее число обвиняемых.

Примечание 2. Дела о преступлениях, указанных в пункте в, г, и д сего пункта, если эти преступления учинены на кораблях, находящихся в плавании, рассматриваются корабельными судами.

4) Совет Корабельных судей учредить по расчету один на 12 корабельных судов.

Примечание 1. Для частей морской крепости Кронштадт учредить один Совет.

Примечание 2. Для центральных учреждений Народного Комиссариата по Морским делам учредить один Совет в Москве.

5) Все определения кассационных присутствий Советов сообщаются в копиях в особое делопроизводство по судебным вопросам в Народном Комиссариате по Морским делам.

Б. Корабельные суды образовать из личного состава флота с исправлением моряками военного флота, назначенными для исполнения судейских обязанностей и делопроизводства своих прямых обязанностей. Советы Корабельных судей учреждать приказами Коморси и Упморкома по принадлежности.

В. Предоставить Упморкому и Реввоенсоветам флотов и флотилий вводить изменения и разрешать всякого рода недоразумения, могущие встретиться при применении Положения на практике с тем, чтобы эти изменения и разреше-

ния находились в строгом соответствии с общим духом и требованиями положения.

Г. К 15 октября штабами флота; флотилий и морской крепости представить в Морской Генеральный Штаб свои заключения о применении Положения на местах и тех изменениях, которые желательно внести в Положение.

Д. § 3 и примечание к нему положения о революционном военном Трибунале Балтфлота (приказ по флоту и Морскому Ведомству с. г. № 199 изложить в такой редакции: «Трибуналу подсудны: а) все дела по преступлениям политическим и военного характера,

б) дела о крушении и повреждении кораблей военного флота,

в) дела о преступлениях, совершенных командирами или начальниками и комиссарами кораблей или частей, при коих учреждены суды, соответствующие полковым и начальниками и комиссарами, равными им по положению или выше их стоящими в порядке подчиненности, в том числе флагманами и начальниками их штабов

и г) дела о преступлениях по должности председателя суда или постоянного судьи в суде корабля или части.

Трибуналу подсудны также дела о всякого рода преступлениях, совершенных красноармейскими частями или отдельными военнослужащими Красной Армии или гражданами Республики, действия которых нанесли или имели целью нанести ущерб флоту.

Примечание. Члены Реввоенсовета Балтийского флота и Начальник и Комиссар Штаба флота за всякого рода преступные деяния, председатель и члены революционного Трибунала, председатель и Члены Совета Корабельных судей и военно-морские следователи—за преступления по должности предаются суду Революционного военного Трибунала Республики постановлением Революционного военного Совета Республики».

Этот проект приказа был рассмотрен Народным Комиссариатом Юстиции и по поводу него в Упморком поступило отношение означенного Комиссариата от 9 сентября 1919 г, за № 665, которое мы ниже и приводим.

«Рассмотрев проект представления в Реввоенсовет Республики о введении Корабельных судов сообщаю, что с моей стороны проект приказа встречает следующие возражения.

Выражая согласие на учреждение временных судов в армии Народный Комиссариат Юстиции исходил из основного положения создать органы юстиции в целях укрепления воинской дисциплины для фронта, т. е. там, где Народные Суды не могут функционировать. Учреждение полковых судов в тыловых частях до отправления их на фронт имеет целью подготовить организацию суда для фронта. Основное положение, проводимое Народным Комиссариатом в своей деятельности, а именно проведение принципа единства Народного Суда Советской Республики с допущением отступления лишь там, где не может быть проведена система Народного Суда (Революционные трибуналы, фронтовые суды), таким образом не нарушается.

Предложенный проект приказа о введении Корабельных судов является вполне целесообразным в части, касающейся корабельных судов, но не вызывается необходимостью в той части, в которой проектируется организация полковых судов и при штабах Моркома в тылу, поэтому возражаю против примечаний II и III к пункту 2 проекта приказа; пункта 3 в части, касающейся береговых частей команд и учреждений, примечания 1 к § 4, а также предоставления права Упморкому и Реввоенсоветам флота вводить изменения в положение о полковых судах для флота (пункт В), каковые части проекта положения подлежат исключению. Подписал Народный Комиссар Юстиции Курский [1])».

Итак, в сентябре 1919 года Комиссариат Юстиции признал возможным организацию особых органов юстиции в целях укрепления воинской дисциплины на фронте, допускал отступление от системы Народного Суда там, где она не может быть проведена, а именно в революционных Трибуналах и фронтовых судах и признал также введение Корабельных судов в прямом смысле этого слова вполне целесообразным. Несмотря, однако, на подобный отзыв Комиссариата Юстиции, приказа о введении Корабельных судов не последовало, но 21 сентября 1919 г. в Реввоентрибунал Балтфлота поступила следующая телеграмма: «Петроград Реввоентрибунал Балтфлота. Москва. 21 Сентября № 54. До введения нового положения можно организовать суды при отрядах и командах на основании приказа Наркомвоен 23 июля 1918 года, распубликованного № 160 Изв. В. Ц. И. К. № 707 Предреввоентрибунала Республики Легран» [2]).

---

[1]) Дело Штаба Балтфлота по части Юрисконсультской. Материалы по выработке положения о корабельных судах.

[2]) Дело Штаба Балтфлота о корабельных судах.

Но, и после этой телеграммы ничего организовано не было [1]) и во флоте действовали лишь дисциплинарные суды.

Более или менее крупные проступки и преступления моряков вплоть до учреждения Трибунала разбирались в общегражданских судебных установлениях.

Интересные данные по Кронштадтской базе можно найти в докладе юрисконсульта Штаба Начальника Морской Кронштадтской базы Начальнику базы от 26 марта 1919 года за № 2001. Указывая на то что в пределах базы функционируют несколько дисциплинарных судов доклад следующим образом характеризует деятельность общих судебных установлений по отношению к флоту [2]).

«Все дела о моряках военного флота поступают в общие суды на общем основании: в Кронштадтский революционный Трибунал в Подотдел по борьбе с контр-революцией или к местным Народным Судьям..»

Отсутствие специально военно-морских судов вызывает недовольствие местных судебных органов. Заведывающий отделом юстиции говорил мне в частной беседе, что судебные органы завалены делами, препровожденными с судов и Морских учреждений и притом большинство этих дел носит специальный характер.

Местные Народные Судьи часто поставлены в тяжелое положение вследствие невозможности решать вопросы о профессиональных преступлениях и проступках, как например аварийных и т. п. Местный Народный Судья обращался в Штаб за помощью в делах о посадке на мель тральщика № 19, о взрыве патронов на «Расторопный» и т. п.

В общие судебные установления попало много дел о служебных преступлениях. — По собранным мною сведениям Местные Народные Суды в таких случаях наказывают виновных арестом, в среднем на один или полтора месяца. Однако, следует полагать, что приговоры эти не всегда соответствуют

---

[1]) В вышеприведенном деле Штаба можно найти между прочим телеграмму комиссара форта Краснофлотского Сладкова Председателю Ревтрибунала от 28 ноября 1919 года в коей Трибунал ставился в известность об образовании на форту гарнизонного суда, при чем комиссар Сладков ходатайствовал перед Трибуналом о препровождении ему инструкции «Законоведения для правильного ведения дела, в противном случае, гласит телеграмма, все люди подвергающиеся наказанию за то или иное преступление арестованные будут отправляться к вам в Ревтрибунал». Однако ни в одном из относящихся к рассматриваемому нами вопросу и бывших в нашем распоряжении дел дальнейших сведений о гарнизонном Краснофлотском Суде мы не встретили. Очевидно он просуществовал не долго.

[2]) Дело о дисциплинарных судах. Юрисконсульская часть Штаба Балтфлота.

вине (почти всегда один или полтора месяца ареста) благодаря тому, что Народным Судьям трудно точно определить степень вины при преступлениях и проступках специально служебного характера.

Подавляющее большинство дел о моряках военного флота в общих судах приходятся на преступления по службе (чаще всего порча казенного имущества вследствие небрежного отношения к службе) и преступления против имущества (мелкие кражи и кражи со взломом)».

Итак, вывод из заключения юрисконсульта Кронштадтской базы может быть сделан в том смысле, что общие судебные установления оказались мало продуктивными при разборе преступлений и проступков военного морского характера.

Следует отметить, что к таковому же выводу пришел и отчет Реввоентрибунала Балтфлота.

Так на стр. 3 [1]) после указания на упразднение Морских Судов и Следственных Органов читаем:

«Таким образом специально Морских Судов во флоте не существовало, что весьма неблагоприятно отразилось на жизни флота, так как Народные Суды не были вполне компетенты, в связи с своеобразной обстановкой морской жизни и службы во флоте, в разрешении дел о моряках».

Следовательно отсутствие морского суда ощущалось как пробел в организации Красного Флота, вследствие чего в марте 1919 года и был организован Революционный Военный Трибунал. Как уже выше указывалось ко времени его организации во флоте функционировали дисциплинарные Суды, к описанию деятельности которых мы теперь и перейдем.

---

[1]) Отчет о деятельности Реввоентрибунала Балтфлота со дня его возникновения по 1 августа 1920 года.

II.

Дисциплинарные суды.

Дисциплинарные суды были объявлены приказом по флоту и Морскому Ведомству 12 Июня (30 мая) 1918 г. № 426.

Компетенция и производство дел в этих судах согласно вышеприведенного приказа были таковы: [1]) Дисциплинарные Суды учреждаются во всех частях и на каждом корабле независимо от его величины или ранга. Власть в наложении дисциплинарных взысканий на кораблях и частях флота принадлежит Дисциплинарным Судам. Дисциплинарным Судам подсудны все военные моряки, находящиеся на корабле или в части, за исключением командира о неправильных действиях которого Дисциплинарный Суд доводит до сведения старшего представителя Государственного обвинения В. М. Суда. Компетенция Дисциплинарного Суда распространяется лишь на маловажные проступки как по службе, так и по нарушению внутреннего порядка на корабле или части, а именно: опоздание из отпуска не более чем на 7 дней, небрежное отношение к оружию и народному достоянию, не повлекшее за собой важных последствий, пополненная растрата вверенного по службе имущества или денег на сумму до 300 рублей, грубое обращение между собой и с Командным Составом; участие в азартных играх, ссоры и т. п. проступки.

Если к обвиняемому в одном из вышеперечисленных деяний пред'является гражданский иск, то дело обращается к судебному рассмотрению по подсудности.

Дисциплинарный Суд состоит из трех членов, избранных из личного состава корабля или части тайной подачей голосов всем личным составом сроком на 6 месяцев.

---

[1]) По Балтийскому флоту был об'явлен следующий приказ: «Предписываю всем председателям комитетов судов и береговых частей приступить к срочной организации дисциплинарных судов на основе приказа по Флоту и Морскому Ведомству за № 426 от 12 Июня 1918 года о» временном положении о дисциплинарных судах на кораблях и в частях флота «Суды должны быть выбраны не позднее чем в недельный срок со дня опубликования настоящего приказа: Приказ прочесть на общих собраниях Команд береговых частей».

Главный Комиссар Флеровский
Комиссар Фрунтов
Бойков
Приказ 8 августа 1918 года № 476.

На тот же срок выбираются 3 запасных члена. В состав Суда не могут быть избраны:

Командир корабля или части и его помощники, недостигшие 18 лет, неграмотные, подвергшиеся более двух раз взысканиям Дисциплинарного суда, лишенные прав по суду, а также осужденные за корыстные поступки, состоящие под следствием и судом по обвинению в этих поступках, а равно в преступлениях, влекущих за собой лишение прав.

Совмещание должности судьи с другой должностью по выборам не допускается.

Судьи не могут быть смещены до истечения срока их полномочий иначе как по суду.

Дисциплинарные суды могут налагать следующие взыскания: выговор, воспрещение отлучаться с корабля или части на время не свыше трех недель, назначение вне очереди на хозяйственные работы и служебные наряды не более как на 10 суток, вычет из месячного жалования не свыше 50%, не считая регулятора, простой арест на время не свыше 1 недели без вычета жалованья за время ареста, арест на тот же срок с вычетом жалованья за время ареста.

Дела о дисциплинарных проступках могут быть возбуждены Комитетами корабля или части, а также другими организациями или наконец отдельными лицами.

«Заявления о недоразумениях или проступках должны быть сделаны втечение 3 суток со дня обнаружения последних». В таковой же срок со дня заявления суд обязан рассмотреть дело. Самый разбор дела производится устно и публично. Но в зависимости от обстоятельств, заседания могут быть и закрытыми, как по усмотрению суда, так и по требованию обеих сторон.

Копии судебного решения председатель суда препровождает Судовому Комитету или Комитету части для немедленного приведения его в исполнение, командиру же и представителю государственного обвинения—для сведения.

Решение дисциплинарного суда считается окончательным и обжалованию не подлежит. Однако как командир, так и представитель государственного обвинения, могут, если усмотрят в приговоре нарушение правил настоящего положения, выразившееся в принятии неподсудного дела или превышения меры наказания, допущенного «положением», направить дело в бригадный (отрядный) суд, сообщив Комитету о приостановлении решения. Такое же право предоставлено Комитету корабля или части.

Несмотря на то, что решения суда считаются окончательными, обвиняемый не лишен права просить о пересмотре дела в случае открытия новых обстоятельств, в результате каковой просьбы суд, по рассмотрении указаний осужденного, может вынести постановление о пересмотре дела. За преступления по судебной должности судьи подлежат ответственности по общим уголовным законам, за дисциплинарные же проступки судьи отвечают перед дисциплинарными судами, в которых на этот случай заменяются запасными членами [1]).

О деятельности дисциплинарных судов сохранились следующие сведения.

28 марта 1919 года Штаб Балтийского флота уведомил по телеграфу Нагенмор, на его запрос о судебных органах во флоте, что из таковых органов существуют лишь дисциплинарные суды, что профессионально-юридический элемент в названных судах не участвует и что в смысле под'ема дисциплины деятельность их в большинстве случаев удовле-

---

[1]) Несмотря на отмену бригадных (отрядных) судов, кои, согласно прим. к. п. 25 вышеприведенного положения, имели право кассировать приговоры дисциплинарных судов, по некоторым данным можно заключить, что как Штаб Балтфлота, так и Морской Генеральный Штаб имели в виду предстоящую организацию для них иной касационный инстанции.

Так например, юрисконсультская часть Штаба Балтфлота в отношении от 20 декабря 1918 года за № 830 в судовой Комитет посыльного судна «Кречет» пишет: «юрисконсультская часть сообщает судовому Комитету пос. судна «Кречет» для исполнения, что согласно примечания к п. 25 временного положения о дисциплинарных судах на кораблях и в частях флота Начальник Морских Сил Зарубаев и член Революционного Военного Совета Нацаренус приказали приговоры дисциплинарного суда от 9 сего декабря за № 24 и 25 названного судна по делам о ревизоре Селезневе и инженер-механике Дмитриеве исполнением приостановить впредь до решения общего вопроса Морской Коллегией о кассационной инстанции для дисциплинарных судов.

Основания приостановления приговоров о названных лицах и возбуждение вопроса о касационной инстанции для дисциплинарных судов следующие:

1) Неподсудность дел о Селезневе и Дмитриеве дисциплинарному суду за отсутствием в деяниях Селезнева и Дмитриева состава преступления и

2) Отсутствие во флоте бригадных судов, кои согласно примечания к п. 25 времен. полож. о дисциплинарных судах компетентны кассировать решения дисциплинарных судов. (Дело судового Комитета «Кречет»).

И далее, вопрос о кассационной инстанции подымался и в 1919 году, что можно заключить из отношения Морского Генерального Штаба по организационно-тактическому отделу от 13 февраля 1919 году за № 804/132 Главному Юрисконсульту Штаба Балтфлота, в каковом отношении Генмор находит целесообразным внести обсуждение вопросов о порядке направления для сведений решений дисциплинарных судов, равно как и о кассационной инстанции для них—в подкомиссию по составлению дисциплинарного Устава. (Дело Штаба Балтфлота о дисциплинарных судах).

творительна. Массовый характер носят нижепоименованные преступления и проступки: порча народного достояния по небрежности, кражи, растраты, побеги, опоздание из отпуска и на службу, грубое обращение с товарищами, пьянство, картежная игра, неисполнение приказаний и небрежное исполнение служебных обязанностей.

В частности же о Кронштадтской и Петроградской базах имеются нижеприведенные сообщения Юрисконсульта Штаба и Комиссара базы.

В пределах Кронштадтской базы на судах и береговых частях действует несколько дисциплинарных судов, сообщает юрисконсульт Штаба Начальника Морской Кронштадтской базы Начальнику базы в уже выше по другому поводу приводимом отношении от 26 марта 1919 года за № 2001, а именно: на «Петропавловск», «Андрей Первозванный», «Гражданин», «Гавриил», учебном судне «Память Азова» и ледоколе «Огонь»; при береговых частях: в школе содержателей и писарей, учебном минном и учебном артиллерийском отрядах, машинной школе Балтийского флота, в Морской Караульно-Конвойной команде, в команде бюро найма.

«Практическое значение этих судов различное в разных частях, пишет юрисконсульт, так как личный состав судов очень разнообразен и не замечается однообразия в действиях этих судов. Так например, дисциплинарные суды «Андрей Первозванный», Гражданин», «Гавриил» и в Морской Караульной Конвойной Команде приносят значительную пользу в деле насаждения и укрепления дисциплины. Некоторые суды, как например в Команде бюро найма пользы не приносят, что я приписываю отчасти не серьезной постановке дела и отсутствию надзора высшей инстанции. Подавляющее большинство дел падает на следующие проступки: нетчичество и небрежное отношение к своим обязанностям, изредка попадаются отказы в исполнении работ и приказаний. Пока действовали судовые Комитеты на некоторых кораблях они принимали на себя дисциплинарную юрисдикцию и с заметным успехом. Самым действительным наказанием является вычет из жалования, каковое наказание практикуется в самых широких размерах.

В общем полагаю, что для плодотворности дисциплинарных судов требуется издание точной и обстоятельной инструкции на ряду с постоянным надзором высшей инстанции или специального органа надзора.

Эту последнюю меру я считаю необходимой ввиду того, что личный состав дисциплинарных судов не стоит на долж-

ной высоте и нуждается в указаниях и юридической помощи, а также в постоянном напоминании о инструкции и надзоре за однообразием действий судов. При выполнении указанных условий полагаю, что дисциплинарные суды были бы очень полезны в деле насаждения и поддержания дисциплины и порядка, как на судах, так и в береговых частях, чему уже есть примеры».

Относительно Петроградской базы можно почерпнуть сведения из отношения комиссара этой базы от 26 марта 1919 г. за № 73 в Штаб Командования флотом [1]).

И этот комиссар сообщает, что «большинство разрешенных корабельными дисциплинарными судами дел составляли: опоздание на службу с берега, опоздание из отпуска, грубое обращение с товарищами, картежная игра, пьянство и неисполнение приказаний или распоряжений.

Влияние же корабельных судов на массу имеет громадное значение, что и является поднятием дисциплины».

Корабельные суды были организованы на следующих судах Петроградской базы:

1) На линейных кораблях.
2) На «Адмирал Макаров», «Баян», «Богатырь» и «Олег»
3) в Штабе N дивизиона подводных лодок
4) в Штабе N дивизиона подводных лодок
5) транспорте «Тосно»
6) Уч. суд. «Воин»
7) Спас. судно «Волхов»
8) «Забияка»
9) «Самсон»
10) «Десна»
11) «Константин»
12) «Водолей № 1».

О дисциплинарных взысканиях по учебному отряду подводного плавания сообщает отношение 31 марта 1919 года за № 1306 в юрисконсультскую часть Штаба Балтфлота.

Дисциплинарного суда до настоящего времени (т. е. до 31-го марта 1919 года М. З.), гласит отношение, в отряде не было.

Суд будет выбран в ближайшем будущем. Дисциплинарные взыскания числом 4 были назначены приказами по отряду.

---

[1]) Дело о дисциплинарных судах.

Преступлений массового характера в отряде не было. Все проступки, повлекшие за собой дисциплинарные взыскания состояли в опоздании из отпусков и неявке на службу.

На судах заведывания тральным и заградительным делами Балтийского флота—судебных органов (к концу марта 1919 г. М. З.) не имелось. В случае необходимости производились дознания, каковые направлялись в юридическую часть.

Преступлений массового характера не наблюдалось (отношение штаба заведывающего тральным и заградительным делами Балтийского флота в в юрисконсультскую часть Штаба Флота 25 марта 1919 г. № 329 [1]).

Деятельность дисциплинарных судов продолжалась и после учреждения революционного Трибунала Балтийского флота.

19 мая 1919 года для установления контакта с корабельными дисциплинарными судами Трибунал организовал собрание представителей названных судов, на котором выступил с докладом зам. председателя Трибунала Г. Силин.

В своем докладе он указал, что работа дисциплинарных судов идет слабо, вследствие отсутствия постановлений, приказов о товарищеских судах, имея, очевидно, в виду отсутствие более новых постановлений и приказов, чем приказ от 12 июня 1918 года № 426. Кроме того, малая продуктивность работы судов, по мнению Силина, об'ясняется отчасти несерьезным отношением работников, избранных в эти суды. До настоящего времени т. е. до мая 1919 года, указывает далее Г. Силин, во флоте не было никакого высшего суда и потому все крупные и серьезные дела направлялись или в Чрезвычайную Комиссию или в Отдел Уголовного Розыска. Товарищеские же суды во флоте не были об'единены, не знали своих прямых назначений и некому было контролировать их работу.

«Теперь же, говорит Г. Силин, все меняется. Трибунал будет впредь об'единяющим и контролирующим органом всех дисциплинарных судов, куда и должны поступать все дела, не подсудные товарищеским судам. Рассматривая положение о дисциплинарных судах, в связи с серьезным осадным положением в виду боевых задач, возложенных на флот, было бы желательно, чтобы товарищеские суды работали успешнее и помогали в работе Трибуналу, решая сами все мелкие дела, а не забрасывали Трибунал, у которого слишком много дел (ежедневно поступает от 5 до 10 дел).

---

[1]) Дело о дисциплинарных судах.

По выслушанию доклада собрание приняло следующие положения, из которых мы приводим лишь наиболее существенные.

1) Командир и комиссар не подсудны дисциплинарному суду и их дела этот суд не решает, а передает в Трибунал, причем за своевременной передачей следит товарищеский суд «как верный страж законности на корабле». Затем, в связи с осадным положением Петрограда допускается совместительство двух наказаний.

При наложении наказания за опоздание при явке из отпуска товарищеский суд руководствуется приказом по флоту от 3-го мая 1919 года за № 212, причем суд определяет характер дезертирства и в случае признания его злостным, передает в Трибунал.

В конце собрания тов. Баранов произнес следующую речь: «Перед Революционным Советом стояли две задачи: восстановление дисциплины во флоте и налаживание взаимоотношений Командного Состава с матросами, задачи до сих пор еще окончательно не разрешенные и тов. Троцкий месяца 3 тому назад предложил создать Революционный Трибунал в надежде, что этот Трибунал будет верным помощником Реввоенсовету. К вам, товарищи, мы обращаемся, чтобы вы нам помогли в деле создания этой дисциплины и мы надеемся, что в этом отношении вы нам безусловно поможете. Кроме того вы поможете нам проводить определенную линию Центральной власти и Классового самосознания, а также всем шкурным вопросам при помощи вас мы положим конец».

В заключение Собрание единогласно приняло тезисы, предложенные Г. Силиным «как пожелания при работе дисциплинарных судов», которые мы приводим дословно и полностью:

«1) Товарищеский дисциплинарный суд — страж исполнительности, дисциплины и гуманных отношений в своей части;

2) он наблюдает за исполнением уставов, правил и инструкций в своей части.

3) Судьи—пример другим.

4) Суд — орган справедливости, внушения и морального воздействия для сознательных и наказания для личностей, на которых не действует убеждение.

5) Суд больше в интересах морального воздействия, чем в интересах кары.

6) Больше в целях воздействия на понятия массы и искоренения корня преступлений и проступков, а не только для того, чтобы провинившийся понес заслуженную им кару.

7) Суд классовой в интересах класса угнетенных, который стал в России Господствующим и становится таковым во всем мире.

8) Корабельный суд—суд товарищей над неудержавшимся, ошибающимся товарищем или гражданином (моряком) плохо уважающим или неуважающим товарищей и людей вообще и поэтому позволяющим делать недостойное.

9) Суд совести пролетарской—не для наказания за проступок только, а в интересах будущности человечества.

10) Для воспитания любви и уважения к людям, к человеку и ко всему общественному народному.

11) Для внедрения сознания ценности общественного народного пролетарского достояния.

12) Для воспитания любви к труду и развитию.

13) Для привития уважения к пролетарской организации, пролетарской власти и ее представителям [1]).

После этого заседания дисциплинарные суды начали присылать сведения о своей деятельности в Революционный Трибунал Балтфлота, но препровожденный ими материал в большинстве случаев представляет копии протоколов отдельных заседаний и лишь некоторые из них прислали отчеты за непродолжительный судебный период. Поэтому сделать на основании этого материала какой либо обобщающий вывод не представляется возможным.

Можно отметить только, что суды почти во всех случаях действовали в рамках «положения». Проступки и наказания за них были такого же характера, как и те, о которых приходилось уже упоминать раньше. В двух случаях мы встретили указания на небольшие гражданские иски, разрешенные дисциплинарным судом «Андрея Первозванного» [2]), что собственно говоря, выходит из рамок полномочий суда. Дальнейшая история дисциплинарных судов стоит в тесной связи с введением в действие дисциплинарного устава красной армии во флоте, что произошло в виду насущной потребности в подобном уставе и в виду того, что Морской дисциплинарный устав не был еще выработан.

Поэтому Реввоенсовбалт 24-го сентября 1919 года постановил объявить приказом по флоту о принятии к временному руководству дисциплинарного устава красной армии с соответ-

---

[1]) Второй отчт РВТБФ с 1-го мая по 1-е июля 1919 г. стр. 159—160.

[2]) Дело Р. В. Т. Б. Ф.
Отчеты Дисциплинарных Судов.
Ср. заседание дисц. суда «Андрея Первозванного».
19/II 1919 г. №№ 119 и 120.

ствующими изменениями, применительно к морской службе[1]). После чего 19-го ноября 1919 года был издан приказ по флоту Балтийского моря за № 758, который предписывал: «впредь до издания в установленном порядке вырабатываемого ныне особой Комиссией при Генморе Морского дисциплинарного Устава... руководствоваться дисциплинарным уставом Рабоче-Крестьянской Красной Армии, утвержденным ВЦИК 30-го января 1919 г., за исключением отмененной постановлением Совнаркома от 10-го июля с. г. (распубликованным в № 152 Изв. ЦИКС от 13-го июля с. г.) главы VI «О товарищеских ротных судах» и с нижеследующими изменениями применительно к службе во флоте». Далее приказ приводит соответствующие изменения устава, из которых для нас наиболее существенен пункт 5: «право наложения взысканий, предоставляемое согласно 44-й ст. дисциплинарного устава Комиссару и Командиру полка, присвоить Комиссару и Командиру корабля 1-го и 2-го рангов, а также комиссару и начальнику отдельной береговой части, право Комиссара и Командира батальона—Комиссару и Командиру корабля 3-го и 4-го рангов, права же, по части наложения взысканий, ротного командира—присвоить башенным и плутонговым командирам, а права взводного командира присвоить боцману».

Издание этого приказа повлекло за собой необходимость объявить в свою очередь в приказе по флоту Балтийского моря 27-го февраля 1920 г. за № 136, что в виду предоставления дисциплинарной власти во флоте начальникам и комиссарам[2]), впредь до отмены в установленном порядке временного положения о дисциплинарных судах, — действие этих судов приостанавливается.

Итак, дисциплинарные суды прекратили свою деятельность и в Балтийском флоте остался лишь один Революционный Трибунал.

---

[1]) Дело Штаба Балтфлота по юрисконсультской части о распространении на флот дисциплинарного Устава Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

[2]) Комиссары были введены на судах приказом по флоту Балтморя 10-го февраля 1919 г. № 52 с объявлением приказа РВСР от 18-го января 1919 г. № 191, в котором Революц. Военному Совету Балтийского Флота среди других мер предписывалось в недельный срок назначить на все суда Комиссаров, упразднить все Судовые Комитеты.

III.

Революционный Военный Трибунал Балтийского Флота.

Уже раньше нам приходилось указывать на время организации трибунала, относя последнее к марту 1919 г.

В этом месяце, а именно, 15-го марта был издан приказ Революционного Военного Совета Республики по флоту и Морскому ведомству за № 199 [1]) следующего содержания:

«В целях осуществления революционного правосудия в борьбе против контр-революционных сил и крайних деяний, дезорганизующих Советский строй и революционную дисциплину флота—при Революционном Военном Совете Балтийского Флота учреждается Революционный Военный Трибунал Балтийского Флота, положение, инструкция и временные штаты коего при сем объявляются». Из текста самого приказа ясно следует, что трибунал будет осуществлять революционное правосудие в процессе борьбы с контр-революционными силами и крайними деяниями, отметая все законы и постановления прежнего режима и руководствуясь лишь директивами, начертанными в его положении и инструкции.

Следовательно, главная задача его—это защита Советского строя от всяких попыток к его дезорганизации, но в то же время от тех же «контр-революционных сил и крайних деяний» трибунал охраняет и революционную дисциплину во флоте, причем попутно нельзя не отметить, что самый термин «крайния деяния» как бы указывает на серьезность правонарушений, входящих в круг его ведения и оставляет вопрос об ином суде, в коем бы расследовались не контр-революционные и *не* «крайния деяния»,—открытым. Таковы были цели, поставленные трибуналу при его основании. Самая же организация Трибунала во Флоте находится в непосредственной связи с указанием Народного Комиссара Троцкого, во время его посещения Балтийского Флота в январе 1919 года, на необходимость создать особый Ревтрибунал Балтфлота на таких же основаниях, как и уже существующие Трибуналы в

---

[1]) Объявлен по Балтийскому Флоту приказом от 1-го апреля 1919 года за № 142.

Красной Армии. Вскоре после этого был издан приказ Реввоенсовета Республики от 18-го января 1919 г. за № 191 [1]), третий пункт коего предписывал: учредить при Революционном Военном Совете Балтийского Флота Революционный Трибунал согласно положения о Революционном Военном Совете Армии.

Еще ранее появления этого приказа, после указаний Наркома Троцкого, Реввоенсовбалт предпринял необходимые подготовительные для открытия Трибунала работы и притом с такой энергией, что ко времени издания второго приказа Реввоенсовета Республики, от 15-го марта 1919 года, Трибунал был вполне организован и мог приступить уже к своей работе.

В первые же месяцы деятельности Трибунала поступление дел приняло настолько большие размеры, что заставило его руководителей озаботиться изысканием средств для устранения этого явления.

В своем дальнейшем изложении мы остановимся вначале на мерах, предложенных в докладах-отчетах трибунала для устранения этого явления и перейдем в дальнейшем к описанию того, что было фактически осуществлено им на деле.

«Работа трибунала происходит все в такой же атмосфере перегруженности, как и раньше... Большой процент дел остается нерешенным, читаем мы в третьем отчете трибунала за время с 1-го июля по 1-е августа 1919 г. И далее «теперь с выходом декрета Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета о полковых судах, который может быть проведен во флоте (и если он будет проведен)—Трибунал Флота разгрузится, хотя этого нельзя ожидать очень скоро. Некоторый тормаз в работе составляет также и то, что во флоте до сих пор еще не изданы уставы, как это имеется в армии [2])...

Перегруженность работой нетолько не уменьшается, но с каждым месяцем все усиливается.

«Если так будет продолжаться и далее и не будут в Балтфлоте введены суды более мелкие чем Трибунал и его Кронштадтский отдел, то Трибунал совершенно завалится работой и придется принимать какие либо экстренные меры разгрузки. В таком положении, как сейчас, работа Трибунала продолжаться не может. Как видно из ведомостей

---

[1]) Объявлен в приказе по Балтфлоту 10-го февраля 1919 г. за № 52.
[2]) 3-й отчет стр. 1 1919 года.

отчета [1]) ни в одном месяце не поступало дел меньше сотни, кроме первого месяца, а закончить при всем напряжении работы не удавалось больше ста.

Были месяцы в которых решалось не более 50% количества поступивших дел. Таким образом от каждого месяца. остаются хвосты дел, которые окончательно тормозят работу по свеже поступившим делам. . . . .

Несмотря на недавнее свое возникновение Трибунал уже получил известность и в него стало поступать всякое дело, в котором можно усмотреть что либо преступное, а также и всякое неясное, возбуждающее подозрение, дело.

Этому способствовало еще и то обстоятельство, что Балтфлот стал подтягиваться по всем линиям и подтянулся и теперь никакое упущение не оставляется без последствий, а все поступает в единственный судебный орган флота Трибунал.

Трибуналу таким образом приходится заниматься в настоящее время буквально почти всевозможными делами, из за которых, конечно, очень и очень сильно страдают более серьезные, прямого ведения трибунала, дела.

Если бы не декрет от 10 Августа о полковых судах, я (председатель трибунала Г. Силин. М. З.) вынужден был бы просить введения во флоте чего либо аналогичнаго, или же увеличения состава Трибунала, или об открытии нескольких отделов Трибунала. Упомянутый декрет дал надежду, *что Трибунал может при учреждении на Балтфлоте аналогичных полковых судов разгрузиться* от всяких мелких уголовных и полууголовных дел и будет заниматься прямой своей работой. Но к сожалению проведение в жизнь этого декрета приостановлено и Трибунал Балтфлота остается в прежнем критическом положении. . . . .

Из всего вышеуказаннаго ясно, что если только еще порядочное время не будет во флоте применен декрет о полковых судах, то Трибуналу нужно будет расширяться вдвое, так как и теперь серьезные дела сильно страдают из за громадного наплыва мелких дел. . . . .

Настоящее положение дел вынуждает меня просить Реввоенсовет Балтфлота или Реввоентрибунал Республики сделать с их стороны все возможное для ускорения введения во флоте судов в частях.

---

[1]) Четвертый отчет Р. В. Т. Б. Ф. за время с 1 августа по 1 сентября 1919 г. стр. 1 и 2.

В настоящее время есть много серьезных дел, но к сожалению описанное выше положение очень сильно на них влияет». «И в следующем месяце положение не изменилось.

Поступление новых дел не уменьшается. Новые суды не вводятся. В ответ на соображение о мерах для разгрузки трибунала, о которых упоминалось в предыдущем отчете, Трибунал Республики, в отношении за подписью т. Сперанскаго, предложил передавать дела Народным Судьям, или организовать еще один отдел Трибунала в Петрограде.

Но, по мнению председателя Трибунала Г. Силина, меры, предлагаемые т. Сперанским, «пока, что не так необходимы, так как, говорит Г. Силин, надеюсь все же обойтись и без этого, пока наконец не выйдет окончательное решение относительно *судов в частях и на кораблях флота*. Да и все равно провести эти меры было бы чрезвычайно трудно. Мною продолжает Г. Силин, еще ранее получения этого ответа на доклад, были приняты некоторые меры—привлечено несколько человек т. матросов, исполняющими должность следователей для следственной работы, а так же и заседания Трибунала, как судебные так и распорядительные, будут происходить в двойном количестве в разных базах одновременно, причем с согласия Реввоенсовета участвуют в заседаниях Трибунала Члены Отдела Трибунала или тов. из Политотдела [1])».

В следующие же месяцы работа протекала более интенсивно.

В начале Октября, еще до наступления Юденича, были приняты специальные меры по разгрузке арестных помещений.

Все более или менее мелкие дела, по которым были арестованные «специально пересматривались, с целью скорейшего освобождения из под ареста привлеченных по ним и таким образом некоторые дела были закончены в спешном порядке и арестованные отправлены на фронт.

После этого работа Трибунала, говорит отчет, имела настоящую встряску. Началось наступление Юденича и 18 Октября коллегия Трибунала почти в полном составе всех своих членов имела совещание и вынесла с согласия Реввоенсовбалта специальное постановление перевести работу Трибунала и отдела на боевую ногу и решать «дела по полевому революционному». После этого снова были двинуты ускоренным темпом все дела еще не законченные следствием

---

[1]) 5-й отчет Р. В. Т. Б. Ф. с 1 Сентября по 1 Октября 1919 г. стр. 1.

и в особенности арестантские и в трибунале заведено безпрерывное дежурство членов.

В это же время Реввоенсовбалтом был учрежден при Начальнике Сухопутной обороны Кронкрепости Полевой Трибунал, который был послан в спешном порядке и составлен полностью из работников Реввоентрибунала Балтфлота . . . . . благодаря принятым мерам законченных дел более чем в два раза больше, чем поступило за период и таким образом загроможденность трибунала, каковая указывалась в предыдущих отчетах спала, а в будущем в Ноябре месяце произойдет почти полная разгрузка, которой помогает еще амнистия.

Но все же, несмотря на все вышеуказанное, я [1]) считаю, что суды в частях флота вроде тех, какие должны быть введены по постановлению Совнаркома от 10 Июля, нужны для решения более мелких дел, чтобы не загружать ими трибунала и не затягивать этим решения других более важных дел, которыя только трибуналом и могут быть решены [2])».

В последующих отчетах—теже самые указания. Так в отчете за время с 1 января по 1 февраля 1920 г. читаем: «необходимо принятие мер к расширению штатов следственной части и открытия отделов для решения маловажных дел. С своей стороны, рассмотрев этот вопрос на специальном совещании, на основании приказа Реввоенсовета Республики от 13 декабря 1919 г. за № 2134, Трибунал Балтфлота считает желательным учреждение отделов с подсудностью, указанной в упомянутом приказе, так как из за расположения на несколько сот верст частей и судов, подчиненных Реввоенсовету Балтфлота, решение таких дел задерживается и при имеющемся составе не представляется возможным чем либо уменьшить эту нежелательную задержку». «И далее, в конце отчета из вопросов, намеченных трибуналом к разрешению» в ближайшем будущем» на первое место поставлено: «разгрузиться от задержавшихся дел».

О том же самом, говорит и отчет за время с 1-го по 29-е Февраля 1920 года.

Работа трибунала протекает «все при тех же не изменившихся» условиях перегруженности с прежними к тому причинами—неудовлетворительность штатов». . . . Но в данном же отчете мы встречаем ссылку еще на одну причину,

---

[1]) Г. Сплин.
[2]) Шестой отчет Р. В. Т. Б. Ф. с 1 Октября по 1 Ноября 1919 г.

мешающую интенсивности работы: это все та же перегруженность Трибунала мелкими делами.

«В общем результате—сообщает отчет—пришлось отдать много времени некрупным делам, которые некуда передать за отсутствием инстанций суда, через которые не растеривались бы для флота привлекающиеся военморы, что на практике имеется при направлении дела в Народный суд».

В этом сообщении отчета Трибунала, чрезвычайно существенно отметить, помимо уже ранее встречавшагося указания на чрезмерный наплыв мелких дел, что на практике, при направлении дела в народный суд, военморы «растеривается» для флота и что для предотвращения этого явления необходимы иные «судебные инстанции».

Дальнейшие отчеты Трибунала о перегруженности делами уже не говорят, но тем более красноречиво описывают ее приказы по Балтфлоту: от 7 Сентября 1920 года за № 869 и 6 дек. 1920 г. за № 1341.

Приказ по Балтфлоту от 7 Сентября 1920 г. за № 869 указывает, что некоторые из воинских частей и кораблей не уясняют себе, какие дела должны быть разрешены в дисциплинарном порядке и которые из них должны прекращаться, за отсутствием состава преступления, властью командиров и коммисаров. По этой причине, отмечает приказ, в Трибунал зачастую препровождаются или дела, направляемые Трибуналом к прекращению или же такие, которые могли бы быть разрешены на месте наложением дисциплинарного взыскания, ввиду чего Командующий Флотом предлагает всем начальникам и комиссарам частей, учреждений, крепостей, командирам и коммиссарам судов «принять все меры к разгрузке Трибунала от излишних дел» Для достижения этой цели все вышеперечисленные лица должны входить в предварительное обсуждение существа возникших дел, «более внимательно относясь ко всем обстоятельствам, сопровождающим данный поступок».

В Трибунал же должны поступать лишь дела, действительно подлежащие его компетенции.

Следующий приказ по Балтфлоту от 6 Декабря 1920 года за № 1341 снова указывает на неуяснение некоторыми воинскими частями, кораблями и учреждениями компетенции Трибунала и дисциплинарной власти на местах. О всяком правонарушении, предписывает приказ, должно быть незамедлительно произведено дознание для выяснения его сущности, причем, в зависимости от произведенного дознания,

дело должно быть или разрешено в дисциплинарном порядке или направлено в соответствующий Трибунал.

Собственною властью, согласно ст. 42 Дисциплинарного Устава, уполномоченные им лица разрешают «дела о незначительных упущениях и маловажных проступках, не наносящих серьезнаго ущерба делу и интересам Р. С. Ф. С. Р., осуществляя при этом в полном объеме дисциплинарные права предоставляемые начальникам приказом Реввоенсовета Республики № 1247 от 7 Июля 1920 года . . . . дела же «контр-революционные, должностные, шпионаж, бандитизм и т. п. незамедлительно передавать для суждения в революционные военные Трибуналы».

Этот приказ основан на приказе революционнаго военного Трибунала Республики за № 2647 от 1 Декабря 1920 года и проводит идеи, нашедшие в нем свое выражение.

На практике—затруднения, вызванные обилием поступавших дел, трибунал пытался разрешить следующим образом. Так как значительное количество этих дел возникало на кораблях и в морских частях, расположенных в Кронштадте и по побережью Финскаго залива, то Коллегия Трибунала к концу мая 1919 г. организовала в Кронштадте Следственную Комиссию, подчиненную заместителю председателя трибунала [1]).

В январе 1920 года следственная комиссия, ввиду образования Кронштадтского отдела Трибунала Балтфлота, была признана подлежащей ликвидации, каковая и была закончена к марту 1920 года.

Кронштадтский отдел возник в результате соответствующего преобразования трибунала Кронкрепости, на основании приказа по Балтфлоту 4 августа 1919 года за № 419, в связи с подчинением крепости Кронштадт Реввоенсовбалту.

Деятельность этого отдела была вначале совершенно обособлена от следственной комиссии и распространялась на гарнизонные части лишь постепенно охватывая береговые морские части, а к февралю 1920 года и судовые команды.

К этому месяцу Кронштадтский отдел был окончательно сформирован и, после издания приказа по Балтийскому флоту от 12 февраля за № 90, развернул свою деятельность в полном объеме.

Территориальная подсудность Кронштадтскому отделу простиралась не только на сухопутный район крепости, но

---

[1]) Отчет деятельности Р. В. Т. Б. Ф. со дня его возникновения по 1 августа 1920 г. стр. 4 и сл.

и на прилегающее к нему южное побережье Финского залива.

Обширная территория, обслуживаемая Кронотделом, побудила Коллегию Трибунала Балтфлота принять меры к ее сокращению.

С этой целью с марта 1920 года было приступлено к подготовительным работам для открытия Краснофлотского отдела, который и начал функционировать с 1 июня 1920 года.

Территория Краснофлотского отдела включала в себя 120—130 верстную полосу южного побережья Финского Залива от Ораниенбаума до границы с Эстонией.

Последним по времени своего учреждения являлся Петроградский отдел, организованный 15 июня 1920 года Трибуналом с целью разгрузить свое производство от мелких дел Петроморбазы и Онежской флотилии.

Территориальный район всего Реввоентрибунала Балтфлота в его совокупности «. . . . . точно определить нельзя, так как части Балтийского флота, в зависимости от тех или других боевых задач, отрываются от своих баз и таким образом этот район постоянно меняется. Приблизительными границами этого района будут: Копорье, Петрозаводск и Боровичи с центральными пунктами Петроград, Кронштадт, форт Краснофлотский, Шлиссельбург и Лодейное Поле. Если провести окружность, приняв за центр ст. «Кондратьево», то диаметр ее будет превышать 600 верст» [1]).

Итак, Трибуналу пришлось уже на первых порах своей деятельности столкнуться с большой перегруженностью его делами и для устранения этого явления, в виду отсутствия во флоте иных судов, Трибунал был вынужден прибегнуть к расширению штатов и открытию отделов, причем, не смотря на все эти мероприятия, что видно из текста приказа по Балтфлоту от 6 декабря 1920 г. за № 1341, нарекания по поводу перегруженности к концу 1920 г. не прекращались.

После описания истории возникновения Трибунала и его отделов, остановим наше внимание на рассмотрении принципов, положенных в основу его деятельности и затем перейдем к характеристике взаимоотношений к другим судам и учреждениям.

Основные принципы деятельности Трибунала были первоначально изложены в уже ранее упоминавшемся приказе

---

[1]) Отчет Р. В. Т. Б. Ф. по 1 авг. 1920 г. стр. 17.

Революционного военного Совета Республики по флоту и морскому ведомству 15 марта 1919 года за № 199.

К названному приказу были приложены положение и инструкция о революционном военном Трибунале Балтийского Флота.

Со временем эти положение и инструкция были заменены новым «положением о военном революционном Трибунале Балтийского Флота и отделах сего Трибунала», объявленном в приказе по Балтийскому Флоту 12 февраля 1920 года за № 90, представляющим собой по существу систематизированную переработку предшествовавших ему положения и инструкции. Однако Трибунал Балтфлота руководствовался в своей деятельности не только названным приказом, но и положением о революционных военных Трибуналах вообще, а равно и особыми циркулярами революционного военного Трибунала Республики, издаваемыми последним для всех революционных военных Трибуналов, поэтому, в дальнейшем, мы будем пользоваться всеми вышеуказанными источниками.

Цель учреждения Трибунала, по приказу 12 февраля 1920 года за № 90, та же что и в приказе 15 марта 1919 года за № 199, но мысли названного приказа получили более подробное развитие.

«Революционный военный Трибунал Балтийского Флота, гласит приказ [1]), учреждается при революционном военном Совете Балтийского Флота для рассмотрения дел о таких преступных деяниях, совершенных военными моряками и прочими военнослужащими в районе расположения флота, флотилий и частей, подчиненных Революционному военному Совету, которые, по своему характеру или положению лиц их совершивших, создают опасность для Советского Социалистического строя республики, укрепления в ней завоеваний революции и ее обороны, и равно о тех преступных деяниях, развитие коих может повлечь за собой дезорганизацию и понижение боеспособности флота».

Из этого определения можно заключить, что Ревтрибунал преследует все преступления, совершенные в районе расположения флота, создающие опасность для Советского Социалистического строя, а равно те из них, «развитие» которых может повлечь за собой понижение боеспособности флота.

Следовательно и в этом определении ясно проводится мысль, что Трибунал не только защищает Советский строй,

---

[1]) 12 февраля 1920 г. № 90 по Балтфлоту.

но и охраняет в то же время интересы флота, — его боеспособность — от нарушения их «преступлениями», опасными в своем «развитии».

В отчете [1]) задача Трибунала характеризуется следующим образом: «Реввоентрибунал Балтфлота в своей деятельности . . . руководствуется интересами социалистической революции, но как военно-морской суд ставит особые задачи, направленные главным образом, к воссозданию боевой мощи Балтийского Флота».

Эти задачи выделяют Трибунал Балтфлота из ряда других трибуналов Советской Республики и составляют в то же время его отличие от Народных Судов.

Однако Трибунал Балтфлота отличается от Народных Судов не только тем, что он охраняет специальные интересы флота.

Военно-Морской суд Балтийского флота, был учрежден как военный Трибунал и, в качестве такового, построен на совершенно иных принципах, чем народный суд.

«Есть коренное противоречие, гласит циркуляр Реввоентрибунала Республики [2]) в постановке задач судебной деятельности в том виде, как они поставлены народному суду и как они силой вещей ставятся суду, действующему в красной армии на фронте . . . Народные Суды по мысли творцов их являются органами, выявляющими революционное правосознание трудящихся масс; фронтовые же суды — это органы, претворяющие в непреложный закон волю военной диктатуры, повелевающей массами по праву войны.

По скольку для первых необходимы: выборное начало, участие народных заседателей, кассационный порядок и пр. — для фронтовых судов, которые прежде всего должны обладать решительностью и быстротой действия и принципиально выдержанной линией поведения, принципы организации и деятельности народного суда в лучшем случае являются ненужным балластом. Качеством, обусловливающим успех в работе фронтового суда являются: простота в организации суда и процесса, тесная спайка деятелей суда с органами, осуществляющими военную диктатуру в районе действия суда и правильная оценка военного положения и военной политики со стороны руководителей судов . . . .

---

[1]) Отчет Р. В. Т. Б. Ф. по 1 августа 1920 года стр. 25.

[2]) Соображения Р. В. Т. Р. по поводу ограничения действия «положение о полксудах» № 8.

Достигнуть этого можно построением суда, предназначенного действовать на фронте, на началах, выработанных в практике Революционных военных Трибуналов, установлением теснейшего контакта последних с Реввоенсоветами и подбором в состав Трибуналов исключительно ответственных работников . . .»

Еще одну характеристику понятия военных Трибуналов мы встретили в уже выше-приведенном приказе Революционного военного Трибунала республики от 1 декабря 1920 г. за № 2647 (известия Народного Комиссариата по военным делам № 277 от 7 декабря 1920 г.).

Революционные военные Трибуналы, говорит приказ, это «органы чрезвычайной репрессии», на которые «в связи с политической и военной обстановкой возложена напряженная борьба с наиболее серьезными политическими, должностными, воинскими и уголовными (бандитами) преступлениями».

Работа Трибуналов характеризуется приказом, как работа боевая. Итак Реввоентрибуналы это — органы военной классовой диктатуры, органы чрезвычайной репрессии, ведущие борьбу с наиболее серьезными политическими должностными и уголовными преступлениями, возникшие в обстановке гражданской войны в прямом смысле этого слова и потому вполне естественно, что впервые они были организованы в красной армии, которая победоносно провела эту войну от начала до конца. Но завершение чисто военных задач гражданской войны еще не означало прекращение ее совсем. Гражданская война продолжается в другой области, в сфере хозяйственного возрождения страны со всеми, кто злостно вредит социалистическому строительству. Поэтому и задачи военных Трибуналов, в виду расширения фронта их деятельности, углубляются и увеличиваются. В соответствии сему циркуляры революционного военного трибунала республики предписывают военным Трибуналам приступить к энергичной борьбе с преступными деяниями, возникшими в связи с хозяйственным и техническим строительством и преследовать все злоупотребления и упущения в области санитарии и гигиены, причем Трибуналы не должны довольствоваться одной только карой за преступные деяния, но проявлять с своей стороны широкую инициативу для предотвращения самой возможности совершения таковых [1]). Все эти особенности военных Трибуналов, как мы увидим ниже, отразились как на структуре, так и в практике Трибунала Балтфлота.

---

[1]) См. отчет Р. В. Т. В. Ф. по 1 февраля 1921 г.

В области материального права трибунал Балтфлота применяет конституцию Р. С. Ф. С. Р., а равно все декреты и постановления Рабоче-крестьянского правительства.

«Но закон сам по себе обладает косностью — он не может поспеть за быстрым течением революционной жизни, а потому законы пролетарского государства написаны в общих чертах и не имеют своей целью охватить всех правоотношений, создаваемых современной жизнью. Понятно, что при таком положении судьям предоставляется широкая возможность правотворчества» [1]).

Что же касается самой структуры Трибунала Балтфлота, то она носит несколько иной характер, чем у Трибуналов Красной армии, вытекающий из своеобразной организации Флота. Красноармейские Трибуналы разделяются на Трибуналы фронта, армии и на отделы Реввоентрибунала армии при дивизиях в соответствии тем боевым единицам, на которые делится красная армия (ср. ст. 2 положения о Реввоентрибуналах по приказу 4 мая 1920 г. за № 730).

Между тем, структура Балтийского Флота несколько иная и гораздо сложнее, хотя бы уже по одному тому, что в него, помимо морских сил, входят целые крепостные районы, как Кронкрепость и Шлиссельбург.

Поэтому для Ревтрибунала Балтфлота и было издано особое положение, объявленное в приказе по флоту от 12 февраля 1920 г. за № 90.

Названным приказом были учреждены уже упоминавшиеся отделы Трибунала Балтфлота при Петроградской, Кронштадтской базах и на форту Краснофлотском, «каковые отделы, как по своей внутренней, так и по внешней организации приравниваются к дивизионным отделам армейских трибуналов; во главе всех этих отделов стоит Трибунал Балтфлота, которому приравниваются права фронтовых Трибуналов и который непосредственно подчиняется Реввоентрибуналу Республики; таким образом для Балтийского флота создана двойственная система Трибуналов [2]) [3])...

---

[1]) Отчет Р. В. Т. Б. Ф. по 1 августа 1920 г. стр. 22. «Творческая работа в области процессуального и материального права».

[2]) Отчет Р. В. Т. Б. Ф. стр. 17 по 1 августа 1920 г.

[3]) Формально при своем учреждении Трибуналу Балтфлота были присвоены права армейского трибунала, доказательством чего служит следующий приказ: «Приказ Революционного военного Трибунала Северного фронта № 11 г. Ярославль 13 Января 1919 года.

При Революционном военном совете Балтийского флота образуется революционный военный Трибунал, равный по своим правам Революционным военным Трибуналам Армии.

Итак, в трибуналах красной армии подсудность распределяется между тремя судебными единицами: трибуналама дивизии, армии и фронта — в Балтийском же флоте она распределялась между двумя компетентными органами, а именно: между Трибуналом Балтфлота с одной стороны и его отделами с другой.

Прежде чем перейти к более подробному рассмотрению воцроса о подсудности, отметим, что ряд лиц вообще был изъят от подсудности Балтийскому трибуналу. Этими лицами являлись: члены Революционного военного Совета Балтийского флота, (командующий флотом), начальник Морских сил, начальник и комиссар Штаба флота, председатель и члены трибунала и его отделов, кои за совершенные ими преступления предавались суду Революционного военного Трибунала Республики (ст. 8 Положения Р. В. Т. Б. Ф. по приказу 12 февраля 1920 г. за № 90) [1]).

Вообще же подсудность трибуналу была очерчена довольно широко.

Его компетенция не ограничивалась одними моряками и военно-морскими служащими, но распространялась также на военнопленных и на военно-служащих Красной армии и на прочих граждан, если только их деяния подведомственны Трибуналу и нанесли или имели целью нанести ущерб флоту или же были ими совершены на корабле во время плавания— (ст. 8 и 10 Положения Р. В. Т. Б. Ф.).

Положение о Ревтрибунале Балтфлота только в одном случае ставило подсудность Ревтрибуналу, а не его отделам, в зависимость от служебного положения обвиняемых, а именно все преступные деяния, в случае совершения их лицами командного состава, пользующимися правами не ниже командира и комиссара судна 4 ранга и высшими в порядке подчиненности начальниками, подсудны Трибуналу Балтфлота, а не его отделам (п. И ст. 8 Положения Р. В. Т. Б. Ф.). В остальных же случаях граница между компетенцией Трибунала и его отделов устанавливается по положению Р. В. Т. Б. Ф. предметным перечнем.

Основание: Постановление распорядительного заседания Реввоентрибунала Республики от 9 января, сообщенное в телеграмме Предревоентрибунала Республики № 330 от 11 января с. г. Подлинное подписал предвоентрибунала Севфронта Ю. И. Денисов. (Дело об учреждении Революционного военного Трибунала Балтфлота).

Однако впоследствии, по своему положению в ряду других трибуналов, а равно и по своим штатам, Трибунал Балтфлота был оффициально приравнен к фронтовому Трибуналу.

[1]) В дальнейшем ссылка на положение Р. В. Т. Б. Ф. будет иметь в виду означенный приказ.

Ведению Трибунала по предметному перечню положения Р. В. Т. Б. Ф. подлежали прежде всего: а) дела о заговорах и восстаниях, с целью ниспровержения Советского социалистического строя;

б) об измене Советской Республике; в) о шпионстве; г) о восстании против органов Рабоче-Крестьянского Правительства и поставленных им властей; д) об агитации и провокации, которые преследовали цель побудить флот к совершению указанных выше преступных деяний; е) о подделке денег и документов организованной для этого шайкой; ж) о превышении и бездействии власти, если эти преступления повлекли за собой существенный вред для республики или для дела революции, или значительные убытки для казны, даже и в том случае, если эти последствия не наступили лишь случайно или благодаря принятым другими лицами предупредительным мерам.

Ведению отделов подлежали следующие преступные деяния:

А. Контр-революционного характера как то: Сопротивление проведению в жизнь требований законов республики или постановлениям и распоряжениям Советских властей; б) разглашение секретных сведений и документов в) распространение ложных сведений и слухов о Советской власти, о флоте или Красной Армии или о неприятеле, г) похищение или уничтожение секретных планов и других секретных планов и других секретных документов; д) умышленное уничтожение или повреждение железнодорожных линий, мостов и иных сооружений, а равно телеграфных и телефонных линий и складов казенного имущества.

Б. Общеуголовного характера как то:

а) мародерство, б) посягательство на человеческую жизнь, изнасилование, разбой, грабеж, поджог, в) присвоение непринадлежащих званий и должности и ношение неприсвоенной формы г) злостная спекуляция предметами массового потребления, в коих ощущается необходимость в данной местности д) нарушение правил железнодорожного транспорта, вносящее дезорганизацию в железнодорожное движение.

В. Преступление по должности как то:

а) саботаж, б) присвоение, расстрата или истребление вверенного по службе имущества в) вымогательство.

Г. Воинские преступления как то:

а) неисполнение боевых приказов и противодействие таковому исполнению другими лицами, частями и отрядами;

б) переход на сторону неприятеля и добровольная сдача в плен в) самовольное оставление поля сражения, г) нарушение правил караульной службы; д) злостное дезертирство; е) умышленное уничтожение или повреждение специально военных сооружений ж) похищение, умышленное повреждение и уничтожение предметов вооружения, обмундирования, снаряжения и всех прочих видов военного имущества, а равно промот этих предметов з) явно небрежное хранение в складах тех же предметов, и) буйство и пьянство, к) азартные игры всякого рода на кораблях и вообще в районе боевых действий флота или армии.

Д. Нарушение правил военно корабельной службы как то: постановка корабля на мель, причинение повреждения или гибели корабля, неупотребление во время бедствия корабля всех возможных средств спасения его, команды, вахтенного журнала, важных бумаг, секретных карт, сигнальных и шнуровых книг и денежных сумм. Оставление командиром погибающего корабля не последним, из страха личной опасности, и старшим помощником не вместе с командиром; неоказание помощи находящемуся в опасности или терпящему бедствие кораблю и пр.

Е. Всякого рода прочие преступные деяния, за исключением непосредственно подсудных военному Трибуналу Республики или Балтфлота [1]) или подлежащих разрешению в дисциплинарном порядке властью начальников и комиссаров (ст. 9 там же).

Однако это подразделение не носило для Трибунала Балтфлота характера непреложной нормы, так как «Положение» предоставляло ему право принять к своему производству любое деяние, подведомственное одному из его отделев и рассматривать его в выездной сессии по месту совершения преступления (ст. 11 там же).

Положение о Реввоентрибуналах, по приказу от 4 мая 1920 г. за № 730, не указывая совершенно преступлений, возможных только на морской службе, приводит следующий предметный перечень ведения Трибуналов.

Соответствующая ст. 3 названного положения гласит: Ведению революционных военных Трибуналов подлежат дела о военнослужащих по обвинению их:

а) в контрреволюционных деяниях,

б) в крупной спекуляции,

---

[1]) По служебному положению обвиняемых и предметному перечню (ст. 8 Положения Р. В. Т. Б. Ф.).

в) в крупных должностных преступлениях и взяточничестве,

г) в явном и злостном дискредитировании Советской Власти,

д) дела о дезертирах, признанных злостными, и укрывателях дезертиров, поскольку такие дела дезертиркомиссиями будут признаны превышающими их компетенцию,

е) в неисполнении боевых приказов и других специально военных преступлениях,

ж) дела о всех гражданах по обвинению их в бандитизме.

Примечание: При объявленной местности на военном и осадном положении Р. В. Т. подсудны также все гражданские лица по обвинению их в перечисленных в этой статье преступлениях».

Заканчивая характеристику подсудности военным трибуналам следует отметить, что как положение о Р. В. Т. Б. Ф., так и положение о Реввоентрибуналах вообще, никаких правил для определения подсудности по месту совершения преступления не дают.

«Реввоентрибунал Балтфлота руководствуется в этом отношении соображениями целесообразности: если преступное деяние связано с определенным местом (кража, убийство и т. д.), то дело рассматривается Трибуналом, ближайшим к месту совершения этого преступления; если преступление не связано с местом совершения его (дезертирство), то дело рассматривается по месту службы обвиняемого» [1]). При стечении преступлений разной предметной или местной подсудности окончательная подсудность определяется Трибуналом по важнейшему преступному деянию. Подсудность соучастников преступления, подлежащего хотя бы в отношении одного из них каре Революционного Трибунала, предусматривается ст. 12 Положения Р. В. Т. Б. Ф., которая постановляет, что в подобном случае все соучастники должны быть преданы суду Трибунала или соответствующего его отдела.

«Особых затруднений при разрешении вопроса о подсудности в практике Реввоентрибунала Балфлота не возникало и все требования его о пересылке из других трибуналов и Народных Судов подсудных ему дел обыкновенно исполнялись согласно общим правилам о местной подсудности» (Отчет Р. В. Т. Б. Ф. по 1 августа 1920 г. ст. 19). Затруднения возникали только при сношении Трибунала с другими учреждениями, ведущими подобно ему борьбу с контр-революцией, а именно с особыми отделами.

---

[1]) Отчет Р. В. Т. Б. Ф. по 1 августа 1920 г. стр. 19.

Органами политического розыска, как учреждениями специально занимающимися изучением приемов, методов и способов борьбы контрреволюционных групп и отдельных лиц с Советской Россией «Трибунал всегда пользуется, сообщает отчет Р. В. Т. Б. Ф. по 1 августа 1920 г. на стр. 12, в тех случаях, когда из поступающих к нему дел обнаруживаются признаки наличия контр-революционных преступлений или обнаруживается образование антисоветских групп, ставящих своей целью борьбу и ниспровержение Рабоче-Крестьянского правительства. Такого рода дела Трибунал, продолжает отчет, в большинстве случаев, передает для следствия в Морособотдел, полагая, что как обилие следователей чрезвычайной комиссии, так и весь аппарат Чрезвычайной Комиссии наиболее приспособлены для раскрытия до конца политических преступлений».

В то же время Чрезвычайная Комиссия передает в Ревтрибунал Балтфлота все дела по преступлениям, совершенным военными моряками или частными гражданами во вред флоту. Однако ст. 10 положения о Реввоентрибуналах, объявленного в приказе Реввоенсовета Республики от 4 мая с. г. за № 730, предоставила Реввоентрибуналам право контроля и проверки следствия, произведенного особыми отделами, равно как и установила способ, при помощи которого осуществляется контакт Ревтрибунала с особыми отделами.

Для обсуждения вышеуказанных вопросов 15 Июля 1920 года было организовано совещание из представителей отделов Трибунала Балтфлота и Особых отделов, под председательством председателя Ревтрибунала Балтфлота. Более всего времени совещание уделило обсуждению примечания к ст. 7 и ст. 10 Нового Положения о Ревтрибуналах, но к «окончательному результату... совещание не пришло. Возникшие прения с полной ясностью указали на полное расхождение трибуналов и особых отделов как в понимании стоящих перед ними задач, так и методов работы.

Точка зрения Ревтрибуналов, обоснованная «Положением» об них и «Положением о военно морских следователях», в вопросах ведения следствия и определения условий, при которых дело должно считаться следствием законченным и имеющим поступить к судебному слушанию—радикально отличается от понимания этих же моментов представителями особых отделов, считающих для себя не обязательными ни «Положение о реввоентрибуналах ни Положение о военно-морских следователях»... Ясно, говорит отчет, что такое различное понимание самой сущности работы может быть устранено

лишь путем объединения деятельности Ревтрибуналов и особых отделов единым высшим органом, инструктирующим и направляющим их работу по одному плану и одним принципам». Фактическое объединение произошло к концу 1920 г. и в состав президиума Трибунала Балтфлота был назначен представитель особого отдела охраны Финграницы [1]). Совсем другой характер, чем с особотделом, носят взаимоотношения Трибунала с Уголовным розыском.

Самое следствие в Уголовный Розыск никогда не передавалось, но Трибунал широко использовал весь аппарат Розыска, как для получения справок о прежней судимости привлеченных к его суду лиц, для обнаружения скрывшихся от суда и следствия, так и для освещения в случае надобности отдельных вопросов при помощи экспертов: калиграфов, дактилоскопов, фотографов и т. п.

Наряду с особотделами и уголовным розыском, трибуналу Балтфлота приходилось вступать также в сношения с Ревтрибуналами Красной Армии и Народными Судами, причем в Трибуналы Красной Армии Трибунал Балтфлота, согласно своего положения, передавал дела, по которым, в качестве главных обвиняемых, привлекались красноармейцы (ст. 14 положения Р. В. Т. Б. Ф.), или, если инкриминируемое преступление причинено главным образом во вред Красной Армии.

В народные же суды, в большинстве случаев, передавались дела, по которым привлечены граждане или военные моряки, не причинившие своими деяниями ущерба интересам флота.

Всей судебной и административной деятельностью Трибунала Балтфлота руководит образованная, согласно ст. 7 положения о Реввоентрибуналах от 4 мая 1920 г. за № 730, Коллегия, состоящая из председателя, его заместителя и двух членов и их заместителей, назначаемых Реввоенсоветом Республики, по представлению Революционного военного Совета Балтфлота, или командующего Балтфлотом.

Кроме того, в состав коллегии, вне штата, входит представитель от особотдела Финграницы. Точно также и в коллегию отделов трибунала один из членов ее назначается из представителей местных Ч. К.

Члены Трибунала, не исключая председателя, могут быть в любое время устранены от занимаемой ими должности по распоряжению высшего военного Совета или военного Трибунала Республики, причем в последнем случае это отстранение должно быть утверждено Советом Республики. Отделы Три-

---

[1]) Отчет Р. В. Т. Б. Ф. по 1 февраля 1921 г.

бунала образуются в том же составе, что и Трибунал Балтфлота. Однако в назначении и увольнении их наблюдается лишь та разница, что назначение их в настоящее время происходит по представлению Трибунала Командующим Балтфлотом, каковому принадлежит и право их увольнения (май 1921 г.). Право увольнения членов коллегии сохранено за Реввоентрибуналом Республики также и в отношении отделов, причем и в этом случае требуется утверждение его распоряжения верховным Реввоенсоветом [1]). Назначение на должность члена Коллегии Трибунала производится только из среды коммунистов—моряков, испытанных политических работников [2]).

Административные и хозяйственные вопросы по делам Трибунала в 1919 и 1920 годах, подлежали ведению председателя коллегии.

Руководство же судебной деятельностью, как самого трибунала, так и его отделов, являлось главной функцией всей коллегии.

Что касается отделов—это руководство выражалось в том, что коллегия, не вмешиваясь непосредственно в работу отделов, осуществляла над ними лишь надзор и судебный контроль.

Коллегия—это главный орган всего Трибунала, в ней сосредоточивается вся деятельность его, с момента принятия дела к производству вплоть до вынесения приговора. Заседания коллегии судебного характера разделяются на распорядительные и чисто судебные.

На распорядительных—коллегия определяет о принятии поступившего в Трибунал дела к производству или о передаче его по подсудности, на этом же заседании решается вопрос о достаточной полноте произведенного следствия и о направлении дела, в случае надобности, к доследованию.

Законченные же следствием дела назначаются или к слушанию на судебном заседании или же направляются к прекращению по подсудности.

«Поводами к начатию дела в военном революционном Трибунале и его отделах служат:

а) предписания высших органов власти и сообщения должностных лиц республики,
б) заявления граждан,
в) явка с повинной и
г) непосредственное усмотрение Трибунала или его отдела» (ст. 15 Положения Р. В. Т. Б. Ф.).

---

[1]) Ст. ст. 2 и 4 Положения Р. В. Т. Б. Ф. и ст. 7 положения о Реввоентрибуналах по приказу 4 мая 1920 г. за № 730.

[2]) Отчет Р. В. Т. Б. Ф. по 1 августа 1920 г. стр. 7.

Эта статья в положении о Революционных военных Трибуналах (приказ Революционного военного Совета Республики от 4 мая 1920 г. за № 730) изложена таким образом:

ст. 1. «Революционные военные Трибуналы рассматривают дела, направляемые к ним революционными военными Советами, Особотделами Ч. К., комиссиями по борьбе с дезертирством, Рабоче-Крестьянской и военными инспекциями, а также учреждениями, коим, согласно Положению о них, предоставлено право непосредственного направления законченных следствием дел в Трибуналы для слушания.

Поводами к начатию дел могут также служить заявления граждан, сообщения военных и гражданских, судебных и административных мест и должностных лиц, а также политические сводки соответствующих органов, сообщаемые трибуналам для сведения, если в этих сводках трибунал усмотрит достаточные для возбуждения уголовного или политического преследования основания для привлечения к суду Трибунала.

Революционным военным Трибуналам предоставляется ничем неограниченное право определения меры репрессии».

Таковы формальные поводы к возбуждению Трибуналом уголовного преследования, но, в соответствии с общим характером действующего права для военных трибуналов, предоставляющего широкую инициативу суду, это перечисление не лишает возможности, при достаточных к тому основаниях, начать уголовное преследование и по такому поводу, который не вошел в вышеприведенный перечень.

Однако, несмотря на широкую возможность возбуждения уголовного преследования, Трибунал, по словам отчета [1]), проявляет в этом отношении большую осторожность, памятуя, что неправильное привлечение к суду весьма часто связано для гражданина с материальным ущербом и тяжелыми душевными переживаниями.

Поэтому все сведения о преступных деяниях тщательно проверялись Коллегией, степень участия в них подозреваемого лица выяснялась или путем дознания, в виде допроса разных лиц или же розыска т. е. негласного расследования, производимого по поручению трибунала агентами Ч. К. и лишь, по установлению достаточных оснований, начиналось уголовное преследование в виде постановления о приступе к предварительному следствию, с принятием, в случае необходимости, соответствующих мер пресечения.

---

[1]) Отчет Р. В. Т. Б. Ф. по 1 февраля 1921 г.

Во главе следственной части Трибунала стоял «Заведывающий», переименованный согласно инструкции к внутреннему распорядку, с 1 января 1921 года в ее начальника.

Заведывающий следственной частью распределяет поступившие к нему дела между следователями и имеет наблюдение за тем, что бы следствие по ним производилось с возможной полнотой и в кратчайший срок.

В исключительных случаях, по распоряжению председателя Трибунала, на заведывающего возлагалось также ведение предварительного следствия по особо важным делам.

Положение следователей трибунала отличается от того, которое они занимали при судах старого режима.

Они являются лишь «деловыми органами Реввоентрибунала».

Положение следователей подробно характеризует циркуляр Реввоентрибунала Республики от 14 января 1920 г. до за № 5/25.

«... Постановка следствия, гласит циркуляр; в судебных учреждениях хотя бы и военных, но действующих в обстановке гражданского труда и условиях тыловой жизни, и в Реввоентрибуналах, осуществляющих задачи суда и репрессий в раскаленной атмосфере гражданской войны, подчас непосредственно на линии огня и во всяком случае среди лихорадочной работы, связанной с подготовкой и развертыванием многотысячных масс бойцов, носит существенно различный характер.

Работа следователя должна поспевать за жизнью фронта.

Репрессия Реввоентрибунала должна настигать виновного с быстротой почти молниеносной.

Расследованию с самого начала должно ставиться ясное и отчетливое задание. Достигнуть такой работы можно лишь тогда, когда руководство и управление ходом следствия по по всем делам будет сосредоточено в одном центре и притом достаточно авторитетном как в деловом, так и в политическом отношении.

Поэтому разрешение вопросов о возбуждении следствия, избрания меры пресечения, производстве обысков и ареста и пр. «Инструкция» не предоставляет власти следователей, но возлагает непосредственно на Революционный военный Трибунал.

Вообще было бы ошибкой рассматривать следователей Революционных военных Трибуналов как самостоятельных должностных лиц с определенным кругом полномочий, как это имело место в отношении «судебных следователей» старого порядка, упраздненных первым декретом Совнаркома о суде. Военные следователи Революционного военного Трибунала

являются деловым органом революционного военного Трибунала, работающим всецело по указаниям Революционного военного Трибунала, на который целиком падает вся ответственность за ход и результат этой работы».

Что касается политических требований, которым должны удовлетворять следователи, то, как указывает отчет РВТБФ [1]), «общий недостаток в хорошо развитых и сознательных товарищах коммунистах не может не отразиться на степени предъявляемых к сотрудникам Трибунала требований и Трибунал, в вопросе назначения следователей, вынужден был не ограничиваться привлечением исключительно коммунистов, но допустить беспартийных, известных Трибуналу за безусловно честных людей и преданных интересам Рабоче Крестьянской России. Но, несмотря на полную уверенность Трибунала в добросовестности беспартийных следователей, таким следователям ни в коем случае не поручалось ведение дел политических расследований или дел, в которых привлекались в качестве обвиняемых партийные работники».

Самая же постановка следствия по положению о Реввоентрибуналах от 4 мая 1920 года за № 730 такова:

Предварительное следствие производится Особыми Отделами и Военными Следователями, состоящими при Трибуналах, причем Реввоентрибуналы, как уже упоминалось, имеют право проверки следственных действий по всем делам, как поступившим к ним, так и находящимся в производстве Особых Отделов и Ч. К., розыскные действия, по которым уже закончены.

Помимо производства следствия по порученным делам, следователи исполняют обязанности «следователей—докладчиков» по делам, поступившим из особых отделов и других учреждений. По предписанию Председателя, один из членов РВТ наблюдает за действиями следователя—докладчика.

Вообще же докладчиками по делам в распорядительных заседаниях являются как Члены Трибунала, так и военные следователи, под ответственностью наблюдающего за их действиями члена Трибунала.

Все постановления следователей о мерах пресечения, обысках и выемках обязательно утверждаются Председателем Трибунала. Поступившие дела, не позднее 7 дней со дня их поступления, докладываются членом Трибунала на распорядительном заседании, которое может постановить или о немедленном слушании дела, с утверждением заключения сле-

---

[1]) Отчет РВТБФ по 1 февраля 1921 года.

дователя и разрешением всех вопросов с этим слушанием связанных, как например вопроса о вызове свидетелей и экспертов, допрошенных на предварительном следствии, о допущении защиты и обвинения и т. п.—или о производстве доследования, или о прекращении дела, при неподсудности его Трибуналу, направляя его тогда в соответствующий суд. Если же дело Трибуналом к производству принято и заключение следователя утверждено — слушание дела должно происходить не позднее одной недели со дня рассмотрения его в распорядительном заседании.

В случае же обращения дела к доследованию или назначения по нему отдельных дополнительных действий, производство таковых и заключение следствия должно последовать не позднее 1 месяца [1]).

Помимо приведенных статей, «основное Положение о Революционных Военных Трибуналах Р. С. Ф. С. Р.» в своей III части содержит «общую инструкцию следователям Ч. К. и Трибунала по производству следствий», заключающую в себе ряд практических указаний следователям с образцами судопроизводственных бумаг.

Собственно процессуальные нормы Трибунала, регулирующие порядок его процесса, предусмотрены ст.ст. 15—45 Положения РВТБФ и соответствующими ст.ст. 19—33 Положения о Реввоентрибуналах по приказу от 4 мая 1920 г. за № 730. Но в этих статьях намечены только основные элементы уголовного процесса, что предоставляет судьям возможность самого широкого правотворчества, вследствие чего достигается быстрота рассмотрения дел «причем, говорит отчет, эта быстрота не идет в ущерб тщательности разбора дела, напротив, игнорирование тех формальностей, которые в буржуазном уголовном процессе связывали по рукам и ногам судью, не давая возможности выявлять его творческую волю, делает процесс целесообразным и придает ему должную гибкость: привлечение, например, за время слушания дела к ответственности свидетеля за ложное на суде показание и немедленное наложение на него наказания наиболее осуществляет принцип приближения наказания к совершению преступления» [2]).

Точно также от усмотрения судей зависит привлечь во время судебного заседания новых свидетелей, а также разрешение всех вопросов, возникающих во время процесса и

---

[1]) Положение о Реввоентрибуналах по приказу 4 мая 1920 г. за № 730 ст.ст. 9—14, 16.

[2]) Отчет РВТБФ по 1-ое августа 1920 г. стр. 24 и 23.

не предусмотренных Положениями о Реввоентрибуналах. Так как процесс Трибунала «не носит характера состязательного процесса, выработанного практикой буржуазных судов» [1]), то и участие сторон в процессе является не обязательным. В частности допущение защитника и обвинителя всецело зависит от усмотрения Трибунала, который, на основании ст. 18 Положения о Реввоентрибуналах, обсуждает этот вопрос с точки зрения: а) необходимости участия этих лиц для выяснения обстоятельств дела и б) фактической к тому возможности, причем, по словам отчета, «члены Реввоентрибунала Балтфлота настолько опытны в разрешении юридических задач и анализе следственного материала, что к помощи правозаступников обращаются в редких случаях» [2]).

Однако, если к участию в деле допущен представитель обвинения, то Трибунал обязан допустить или назначить защитника (там же). Обязанности обвинителя могут быть Трибуналом возложены или на одного из его следователей или на кого нибудь из военнослужащих, пользующегося его доверием, за исключением прямых начальников и подчиненных обвиняемого, или же на одного из членов Коллегии обвинителей и защитников, образованной на основании ст. 40 декрета о едином народном суде. (Ст. 21 Положения РВТБФ). Защитниками же могут быть члены вышеупомянутой Коллегии, а равно родственники, близкие обвиняемого и все вообще военнослужащие (ст. 22 Положения РВТБФ). Положение о РВТ, по приказу 4 мая 1920 г. за № 730 в ст. 18, помимо членов Коллегии защитников и обвинителей, родственников и близких подсудимого,—допускает к защите только «лиц, пользующихся полным доверием Трибунала». При допущении обвинителя и защитника, им должен быть представлен срок, необходимый для ознакомления с делом. (Ст. 20 Положения РВТБФ). Подобно вопросу об участии сторон, Трибуналу предоставлено право широкого усмотрения в вызове на судебное заседание свидетелей и сведущих лиц.

«При признании Трибуналом категоричности, достоверности, полноты и совершенной ясности показаний тех же лиц, данных ими на дознании или следствии, Революционный Военный Трибунал в праве не вызывать этих лиц к рассмотрению дела независимо от существенности их показаний» (ст. 23 там же и ст. 15 Положения о РВТ по приказу 4 мая 1920 г. за № 730).

---

[1]) Там же.
[2]) Отчеты РВТБФ по 1 августа 1920 года стр. 24.

До слушания дела обвиняемому предоставляется 24-х часовой срок для ознакомления с предъявленным к нему обвинением и возбуждения ходатайств о вызове свидетелей, допущения защиты и т. п. (ст. 24 Положения РВТБФ и ст. 17 Положения о РВТ по приказу 4 мая 1920 г. за № 730).

Последняя из названных статей предоставляет обвиняемому также право возбуждать ходатайства и жалобы по поводу произведенного следствия. Все эти заявления обвиняемого рассматриваются непосредственно во время суда, если только по ним уже не было ранее вынесено определения на распорядительном заседании.

Судебные заседания Трибунала происходят публично и в присутствии обвиняемого. Но, «усматривая возможность тех или иных вредных последствий публичного рассмотрения данного дела, Революционный Военный Трибунал может постановить о слушании сего дела при закрытых дверях, но постановление это обязан мотивировать». (Ст. 25 Положения РВТБФ и ст. 19 по Положению о РВТ 4 мая 1920 г. № 730). Последняя статья допускает и заочное рассмотрение дела, в случае согласия на то обвиняемого или в случае доказанного уклонения его от суда или нахождения его вне пределах РСФСР.

Самый ход судебного заседания по Положению РВТБФ— ст. 26 и ст. 20 по Положению РВТ от 4 мая 1920 года за № 730—охватывает следующие, наиболее существенные, его моменты. Председатель, путем опроса, устанавливает личность обвиняемого, проверяет действительно ли ему была предоставлена возможность ознакомиться с обвинением, формулирует сущность обвинения и выслушивает объяснения подсудимого; к этим нормам «положений» следует добавить еще об одной особенности процесса, о которой можно встретить указания в отчете Трибунала, а именно о докладе члена Коллегии в начале судебного заседания.

Этот доклад представляет собой изложение дела по существу, в котором оттеняются факты, как изобличающие, так и говорящие в пользу обвиняемого. «Доклад члена Коллегии, гласит отчет [1]), должен обрисовать перед судом, преступником и публикой не только фактическую сторону дела, но, это самое главное, объяснить, что именно Рабоче-Крестьянским Правительством считается преступным, следовательно весь доклад, несмотря на всю его беспристрастность, должен иметь определенное коммунистическое обоснование и освещение».

---

[1]) Отчет РВТБФ по 1 августа 1920 года стр. 8.

После него происходит допрос свидетелей, оглашение письменных материалов, экспертиза и производятся «прочие действия, которые Революционный Военный Трибунал признал необходимыми для выяснения обстоятельств дела по непосредственному своему усмотрению или по ходатайству о том сторон».

По поводу допроса свидетелей и экспертов следует упомянуть, что он происходит по порядку, устанавливаемому самим Трибуналом, который имеет право прекратить допрос и не допрашивать оставшихся свидетелей, если признает дело уже достаточно выясненным. «Оглашение показаний свидетелей, не вызванных на заседание в порядке ст. 15 настоящего Положения (т. е. по постановлению Трибунала М. З.), либо вызванных, но не явившихся, оглашение и предъявление имеющихся по делу документов, приобщение новых документов,—также зависит от Трибунала и разрешается им как по собственной инициативе, так и по ходатайству обвинителя и защиты, по своему усмотрению. Показания подсудимого, данные им на дознании или предварительном следствии, равным образом могут быть оглашены». (Ст. 21 Положения о РВТ от 4 мая 1920 г. за № 730).

Далее, в случае участия в деле сторон, происходят прения обвинителей и защитника, причем «обвинение и защита, если они допущены, имеют право ссылаться на все без исключения документы и показания, приобщенные к делу, независимо от их оглашения или неоглашения в судебном заседании. Трибунал вправе постановить о недопущении прений сторон после заключения судебного следствия, если признает дело в достаточной степени судебным следствием выясненным». (ст. 23 Положения о РВТ от 4 Мая 1920 г. за № 730).

В заключении обвиняемому дается последнее слово, после чего следует постановление и объявление приговора. Трибунал может приговаривать к следующим наказаниям:

1) выговор; 2) штраф, 3) конфискация имущества, 4) лишение политических прав, 5) лишение свободы, 6) сдача в штрафные части, 7) расстрел. (Ст. 36 Положения РТВБФ и примечание 1-е к ст. 27 Положения о РВТ 4 мая 1920 г. за № 730).

В случае приговора к лишению свободы, Трибунал имеет право применять условное осуждение, а равно и освободить по особому постановлению, до отбытия срока наказания.

«При мотивировке приговора Революционный Военный Трибунал руководствуется интересами социалистической республики, классовой войны за торжество пролетариата и обо-

роны республики от врагов социалистической революции, как это подсказывается ему Революционным правосознанием и совестью.» (Примечание к ст. 37 Положения РВТБФ).

Ст. 27 Положения о РВТ по приказу от 4 Мая 1920 г. № 730 излагает эту мысль так: «Трибунал выносит приговоры, руководствуясь исключительно оценкой обстоятельств дела и интересами пролетарской революции».

Карательная политика Ревоентрибуналов обнаруживает большую гибкость, применяясь к весьма широким задачам их деятельности, которые, согласно отчета, [1]) и как уже приводилось выше, состоят кроме непосредственной борьбы с контр-революцией, в достижении и укреплении военной дисциплины, дисциплины труда, восстановлению производства и транспорта и охране народного достояния.

Трибуналы, по словам отчета, не руководствуются карательными прецедентами, признавая, что одно и то же деяние при разных условиях, в зависимости от личных свойств подсудимого и от особенностей переживаемого момента, носит совершенно иной характер. «Преимуществом этого судопроизводства, говорит отчет, является также то обстоятельство, что при таком освещении вовсе не караются преступные деяния, как переставшие быть таковыми, в силу тех или иных благоприятных для Р. С. Ф. С. Р. перемен». Следовательно мерилом оценки при определении наказания для Реввоентрибуналов является степень вреда, который повлекло или может повлечь за собой инкриминируемое преступное деяние.

Таким образом, как указывает отчет, Реввоентрибуналы могут менять характер своих репрессий, незамедлительно приняв решительные меры в случае приобретения определенными преступлениями массового характера, усилив в этом случае наказания за них.

«Примером таких чрезвычайных репрессий, гласит отчет, может служить приказ Кассационного Трибунала от 8 Июля 1920 г. о применении высшей меры наказания за хищение казенного имущества и спекуляцию им, принявшее в то время угрожающий по количеству и дерзости характер». Реввоентрибунал Балтфлота и его отделы, говорит далее отчет «памятуют,..., что наказания в период еще не совсем окрепшего правления, должны быть прежде всего мерой оборонительной и вот в делах контр-революционных и важнейших военных и должностных, где главной целью становится уда-

---

[1]) Отчет РВТБФ по 1 февраля 1921 г.

ление с дороги, уничтожение врага или устранение контрреволюционных настроений групп, готовых последовать по их стопам, приговоры их неумолимы».

«Наименее строго караются общеуголовные преступления. Дело в том, что Реввоентрибуналы в первую очередь органы борьбы с врагами Рабоче Крестьянского Правительства и только во вторую,—это суды, разбирающие общеуголовные дела. Эти последние рассматриваются или как проклятое наследие царизма и буржуазного строя, неравенством положений и состояний создавшиеся» [1]).

Поэтому, поскольку сложившиеся обстоятельства не вынуждают Трибунал выступать в качестве органа борьбы—он, как пролетарский суд усматривая цель своего наказания в воспитании и исправлении преступника, широко применяет условное осуждение и досрочное освобождение, предоставляя этим самым возможность лицам, впавшим в вину перед Советской Республикой, искупить таковую, приняв участие в бою с ее врагами или с напряжением всех своих сил работая в тылу по его благоустройству.

Исходя из этих соображений, Трибунал стремится привить морякам мысль, что не только контр-революционные деяния являются преступными для Государства, «но и целый ряд других, хотя бы менее важных на первый взгляд как: хищение, порча, уничтожение народного имущества, небрежное отношение с ним, халатное отношение к своим обязанностям, саботаж, забастовки, трудовое дезертирство могут повлечь за собой более пагубные для страны последствия, чем отдельные контр-революционные выпады или выступления. Дело о маловажном на вид нарушении устава корабельной службы приобретает с этой точки зрения большее значение, чем например, дело об измене или дезертирстве» [2]).

Постановляя свои приговоры и определяя меру наказания согласно степени виновности преступника, учитывая при этом все обстоятельства, побудившие его к совершению правонарушения—Трибунал вместе с тем не теряет из виду своих особых задач, как суда военноморского, направленных главным образом к воссозданию и поддержанию боевой мощи Балтийского Флота.

Поэтому он всегда считается с своеобразной обстановкой морской жизни и службы во флоте в своей деятельности.

---

[1]) Отчет РВТБФ по 1 февраля 1921 г.
[2]) Отчет РВБТФ по 1 февраля 1921 г.

«Большое количество условных приговоров, говорит отчет [1]), старание избегать лишения свободы и применение высшей меры наказания лишь в самых крайних случаях [2]), объясняется именно особым положением, в котором находится флот. Балтийскому флоту, в виду недокомплекта моряков приходится всех их держать на учете, выбытие из строя каждого матроса, не говоря уже о лицах Комм. Состава и специалистах, неблагоприятно отражается на общем его состоянии. Вполне ясна теперь и должна быть одобрена тенденция назначения осужденных на принудительные работы по специальности, вместо заключения их в концентрационные лагери и исправдомы».

Интересные соображения по поводу реорганизации мер пресечения, вполне соответствующие вышеприведенной «тенденции» Трибунала, высказывает председатель Кронотдела Феоктистов на страницах отчета о деятельности своего отдела за январь 1920 г.

«При каждом дивизионе, пишет Феоктистов, полку и даже судне, численность команды которого не менее 300 человек, следовало бы создать особые исправительные роты, схожие по образцу с существующими штрафными ротами; разница лишь в том, что для того, чтобы отослать в них в настоящее время необходимо конвоира, препроводительную бумагу и в финале на это тратится столько времени и труда, что другой раз не стоит того и поступок. Порядок препровождения и содержания под стражей подследственных в указанных исправительных ротах следующий: при обнаружении в части какого либо маловажного проступка или при возвращении дезертира, переписка с пояснением сути дела препровождается в Трибунал, самого же обвиняемого Комиссар или Командир части отправляет в исправительную роту при таковой, где он содержится под стражей впредь до решения суда, в виде наказания ему сокращается красноармейский паек, назначают его на внеочередные работы, если он специалист в какой либо части труда, то используют его знания для товарищей: сапожнику дают чинить сапоги, портному перешивать обмундирование и т. п. Этим самым, во первых арестованный не лодырничает в тюрьме, а употребляет время заключения на плодотворную работу, во вторых, избегает различных заболеваний, могущих распространиться в тюрьмах».

---

[1]) Отчет РВТБФ по 1 февраля 1921 г.

[2]) К расстрелу приговаривались преимущественно за измену и бандитизм.... (Там же).

В заключении Феоктистов предлагает, в дополнение к рекомендуемым им мерам, развить среди арестованных в исправительных ротах широкую культурно-просветительную работу для того, чтобы самое пребывание их в этих ротах способствовало их воспитанию и духовному перерождению. Осуществимы ли эти реформы на деле—вопрос выходящий за пределы настоящего исследования, для нас же в настоящее время важно, прежде всего отметить, что в предлагаемых мероприятиях ясно отразилось стремление Трибунала использовать труд осужденного по его специальности, и воздействовать на него мерами воспитания.

Но в тех случаях, когда Трибуналу приходится сталкиваться с лицами, для которых не может быть оправдания в несознательности, смягчающей иногда вину других, приговоры его строги и подчас суровы. Это относится прежде всего к коммунистам, «у них, говорит отчет [1]), не может, не должно быть несознательности, отчасти оправдывающей других, высоко должны они держать незапятнанное знамя коммунизма, безукоризненной жизнью и службой, подавая пример другим еще несознательным товарищам морякам, это должно одновременно оградить партию от вторжения в нее «недостойных», ложным представлением о том, что «коммунисту де все дозволено».

Приговоры Трибунала являются окончательными и обжалованию не подлежат (ст. 38 Положения РВТБФ и 29, 30 Положения о Реввоентрибуналах по приказу от 4-го мая 1920 г. за № 730). О всех приговорах к расстрелу Трибунал немедленно доводит до сведения Реввоенсовета Балтфлота (Командующего флотом) и Реввоентрибунала Республики. По прошествии 48 часов со времени извещения Реввоенсовета (Командующего флотом), если в течение этого срока не произойдет с их стороны приостановления приговора—приговор о расстреле входит в законную силу и немедленно приводится в исполнение (ст. 39 Положении РВТБФ). Помимо Реввоенсовета (Командующего флотом), право приостанавливать смертные приговоры принадлежит и Революционному Военному Трибуналу Республики. Для ясности мы рассмотрим порядок приостановления смертных приговоров Отделов и Трибунала особо.

Если приговор Отдела был приостановлен Реввоенсовбалтом (Командующим флотом),—дело передается в Реввоентрибунал Балтфлота, который, в случае существенных непра-

---

[1]) Отчет РВТБФ по 1-е февраля 1921 года.

вильностей приговора, может отменить приговор и вновь рассмотреть дело. Если таковых неправильностей усмотрено не будет—Реввоентрибунал Балтфлота оставляет приговор в силе и делает распоряжение о приведении его в исполнение, о чем и извещает Отдел, постановивший приговор, и Реввоенсовбалт (Командующего флотом).

Если же приговор был вынесен самим Ревтрибуналом Балтфлота—дело поступает на новое рассмотрение в Ревтрибунал Республики. Приостановленные распоряжением Трибунала Республики приговоры Отделов поступают для пересмотра в Реввоентрибунал Республики, если только последним не было сделано распоряжение о передаче дела на рассмотрение Трибунала Балтфлота (ст. 40 там же; см. также стр. 31 Положения о Реввоентрибуналах 4-го мая 1920 г. за № 730).

Основаниями для отмены смертного приговора являются: неправильность принятия дела к своему рассмотрению, явное несоответствие меры репрессии с деянием, за которое обвиняемый был осужден, или же такие нарушения порядка рассмотрения дела, которые не могли не отразиться на существе приговора (там же).

Несмотря на то, что как уже было указано, приговоры Трибунала являются окончательными и что все они, кроме приговоров к расстрелу, входят в законную силу и обращаются к исполнению немедленно по их объявлению в судебном заседании,—Трибунал, согласно своего положения, тем не менее не лишен возможности вновь пересмотреть любое дело в случае «открытия новых обстоятельств, обнаруживающих полную невинность осужденного или подложность доказательств, на которых основан вошедший в законную силу приговор». Однако, самое дело может быть возобновлено лишь с разрешения Реввоенсовета Балтфлота (Командующего флотом)—ст. 41 Положения РВТБФ.

«Исполнение обвинительного приговора возлагается на местные административные, военные или военноморские и судебные исполнительные органы или на особые отряды и органы», гласит Положение РВТБФ ст. 44.

Вопрос об исполнении приговоров обсуждался на заседании Трибунала[1]), причем было постановлено следующее: «ввиду того, что существующие исполнительные и судебные власти не берутся и не обязаны приводить приговоры РВТБФ в исполнение и в Положении о трибунале нет указаний на

---

[1]) Протокол № 5 от 29-го апреля 1919 г.

специальные органы исполнения, просить Реввоенсовет Балтфлота в срочном порядке: 1) сорганизовать специальную часть для отправки в нее осужденных на принудительные работы; 2) назначить специальное место и специальных ответственных лиц с достаточным количеством команды для приведения в исполнение смертных приговоров. Эта часть может быть полезна при надобности какого либо другого важного поручения, как «накрытия», ареста и т. п.; 3) кроме того Реввоентрибунал поручает секретарю т. Школярову срочно выяснить вопрос о военной тюрьме и снестись с подлежащими властями, в целях ускорения открытия и функционирования таковой или же о приеме осужденных в какую либо одну из общегражданских тюрем».

Так обстояло дело вначале открытия Трибунала, в отчете же его по 1-е августа 1920 г. мы уже находим указания об образовании при нем особой комендатуры для связи Трибунала и его Отделов с арестным помещением, исправительными домами и для заведывания пересылкой, приводом на допрос и т. п. подследственных арестантов.

Комендатура Трибунала Балтфлота состоит из коменданта, его помощника и определенного количества команды. Такая же команда в меньшем числе существует и при отделах.

Команды несут караульную службу на внутренних постах Трибунала, у камеры арестованных, у денежного ящика, у скамьи подсудимых во время слушания дела и т. д., а также конвоируют арестованных, участвуют в арестах, облавах, засадах и т. п. и, как указывает отчет РВТБФ по 1-е февраля 1921 г., приводят приговоры в исполнение. В случае надобности, команда усиливается специальными нарядами, присылаемыми из баз, причем эти наряды поступают в распоряжение Коменданта [1]).

Для Контроля законности содержания арестованных, как председатель, так и члены Трибунала, имеют право посещать все места заключения во всем районе расположения флота, флотилий и частей, подчиненных Реввоенсовету Балтфлота, постановляя через распределительное заседание Трибунала об освобождении незакономерно задержанных, а также и тех содержащихся под стражей, которым не было предявлено обвинения в течение более чем двух недель со дня их задержания (ст. 42 Положения РВТБФ).

Однако недостаток рабочих рук и обремененность обилием дел, гласит отчет, [2]) не дали возможность Реввоентри-

---

[1]) Ср. Отчет РВТБФ по 1-е августа 1920 г. стр. 10.
[2]) Отчет РВТБФ по 1 февраля 1921 г.

буналу Балтфлота организовать в 1920 году систематического надзора за тюрьмами. Следствие и разрешение дисциплинарных дел, поступавших в общем количестве, совершенно непроизводительно отрывали Трибунал от других более важных задач, в том числе и от надзора за тюрьмами.

Перегрузка мелкими делами в течение 1920 г. была столь велика, что только приказ РВТР. за № 2647—1920 г. о воспрещении присылки таких дел в Трибунал и объявленная в ноябре месяце амнистия могли с большим трудом поставить текущую работу Трибунала в более или менее нормальные условия.

Сознавая все таки важность проверки закономерности содержания арестованных под стражей, Трибунал, в сентябре 1920 года, нашел необходимым откомандировать одного из своих следователей в административно-политический отдел Рабоче-Крестьянской Инспекции для совместной работы по обследованию Петроградских мест заключения».

О своей деятельности Трибунал представляет ежемесячные отчеты Ревтрибуналу Республики и препровождает кроме того ему, а равно и Реввоенсовету Балтфлота (Командующему флотом), копии своих приговоров (см. ст. 46 Положение РВТБФ).

Кроме Комендатуры, в качестве вспомогательных органов при Трибунале, состоят Канцелярия, разделяющаяся на судебно-исполнительную и общую часть и информационно-статистический отдел преобразованный с 1 января 1921 г. в организационно-инструкторскую часть.

Таковы в наиболее существенных чертах структура и принципы деятельности Трибунала Балтфлота.

Но задачи Трибунала не исчерпываются одной только борьбой с преступлениями во флоте. Целью Трибунала, как на это уже указывалось при характеристике его карательной политики и как отмечает его отчет [1]), является не только воздействие на преступника путем наказания, но и воспитание своими приговорами моряков «в духе передовых борцов за идеи коммунизма».

На публичных заседаниях происходят «демонстрация пролетарского правосознания» и «предметные уроки».

Эта цель достигается прежде всего подробным судебным разбором каждого дела. Поэтому на судебном заседании члены Трибунала стремятся не только установить наличие преступного деяния, но и дать в то же время слушателям-морякам

---

[1]) Отчет РВТБФ по 1 августа 1920 г. стр. 7 и 25.

возможность понять значение и последствия подобного преступления для республики и для флота.

Преследуя ту же цель воспитания, Трибунал Балтфлота устраивает выездные сессии, не взирая на то, что данное дело могло бы быть рассмотрено в самом Петрограде.

Для достижения этой же цели приговоры Реввоентрибунала Балтфлота печатаются в рабочих газетах, равно и в приказах по Балтийскому флоту, каковые оглашаются в Частях и Командах [1]).

---

[1]) О деятельности РВТБФ за время с апреля 1919 г. по ноябрь 1920 г. дают представление следующие данные:

«За отчетное время состоялось 161 распорядительное заседание и 148 судебных. Всего вынесено приговоров—1141, из коих оправдательных—93, обвинительных с кратковременным лишением свободы—165, долговременным лишением свободы—211; приговорено к концетрационному лагерю и в штрафные части—276, к условным наказаниям—38, к расстрелу—13 и другим видам наказания—345. О досрочном освобождении было возбуждено ходатайство о 274 лицах, из коих удовлетворено 196.

Осужденные делятся на следующие категории по социальному положению: рабочих—312, крестьян—559, интеллигентов—173, лиц буржуазного класса—5; по служебному положению: лиц комсостава—166, рядовых красноармейцев—752, советских служащих—78 и прочих—52; по партийности: коммунистов—196, соглашательских партий—17, белогвардейцев и черносотенцев—3 и беспартийных—801».

Красный Балтиец № 8 декабрь 1920 г. стр. 14.

IV.

Заключение.

К какому же выводу можно притти мысленно проходя весь логически пройденный путь?

Что дало нам наше исследование? Оно установило прежде всего, что вопрос о судебной реформе во флоте сохранял свою остроту на протяжении всего охваченного нами периода (24 ноября 1917 г.—1 января 1921 г.).

I. Почти все центральные морские учреждения обращали внимание на ее насущную необходимость.

Среди них мы встречаем и верховную морскую следственную комиссию и Центробалт, после которых вырабатывает свои проекты о морских судах 3-й балтийский съезд; в хронологическом порядке за ними далее следуют: Народный Комиссариат по морским делам (июнь 1918 г.), Морской Генеральный Штаб (май 1919 г.), Реввоенсовет Балтфлота, назначивший особую комиссию для рассмотрения проекта Геннора по поводу составления новых уставов, в том числе и судебного, и наконец образовавшийся в марте 1919 г. Ревтрибунал Балтфлота, отметивший в своем отчете [1]), что отсутствие морских судов, после упразднения судебных установлений прежнего режима, «весьма неблагоприятно отражалось на жизни флота».

II. Учреждение Ревтрибунала не разрешило самой жизнью поставленной проблемы о судебной реформе во флоте, так как военный Трибунал—прежде всего суд политический, орган «чрезвычайной репрессии» и борьбы с наиболее опасными врагами Советского Государства, и к тому же перегруженный делами, отвлекающими его от его прямого назначения.

III. Передача так называемых маловажных дел в Народные Суды не разрешает вопроса, так как по образному выражению отчета Трибунала, моряки в этом случае «растериваются» для флота. И действительно: приговоры Народного Суда, например, машиниста, кочегара, механика, не говоря уже о более видных специалистах, к отбытию прину-

---

[1]) Отчет РВТБФ по 1 августа 1920 г. стр. 3.

дительных работ вне своего корабля или части, при крайнем недокомплекте обученного личного состава флота, могут повлечь за собой полную дезорганизацию всего боевого механизма. Привлечение же Народным Судом по делам, касающимся морской специальности моряков экспертов для разрешения вопросов, требующих их особых знаний, при справедливом и целесообразном использовании этого принципа, должно бы повлечь за собой и представление этим же экспертам права участия в постановлении приговоров, так как только они с полной ясностью могут представить последствия данного преступного деяния и наилучший способ использования для флота способностей и знания обвиняемого, при определении ему наказания. А это привело бы нас опять к организации особой юстиции по делам, касающимся моряков.

IV. Своеобразные и весьма сложные условия службы в военном флоте, главная задача которого сводится к тому, чтобы быть всегда в полной боевой готовности, требуют особенно внимательного отношения к поддержанию строгой дисциплины, как основному элементу самого существования флота.

Эта дисциплина должна поддерживаться и мерами соответствующего воинского воспитания, среди которых одно из первых мест должно быть отведено суду, не ведомственному старого типа, а построенному на началах, выработанных наукой, проверенных опытом войны и внесенных великой октябрьской русской революцией.

V. Организованный на этих началах суд, в котором приняла бы участие сама масса моряков, знающая свою службу и свой быт, воспитывая своими приговорами своих товарищей и воспитываясь сама в обстановке справедливого и разумного правосудия, помимо укрепления дисциплины, сумел бы вовлечь в русло строительства новых форм жизни широкие толщи беспартийных, внедряя в них уважение к Государственной власти и ее законам и послужил бы в силу всего этого могучим фактором к созданию мощного Красного флота.

М. Зингер.

Библиотека Географического Общества Союза ССР

ВЫСШИЙ ВОЕННЫЙ РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО.
ПЕТРОГРАД.
1922.